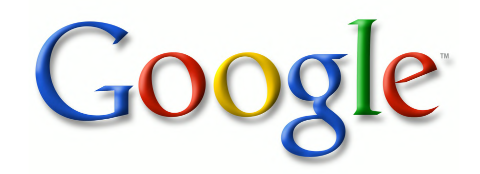





600051735R

SAINT-MALO

Illustré

PAR SES MARINS.

SAINT-MALO

ILLUSTRÉ

PAR SES MARINS

PRÉCÉDÉ

D'UNE NOTICE HISTORIQUE SUR CETTE VILLE

Depuis sa fondation jusqu'à nos jours.

Par M. Charles CUNAT,

Ancien Officier de la Marine, Chevalier de la Légion-d'Honneur.

RENNES,

Imprimerie de F. PÉALAT, rue de Bordeaux.

1857.

NOTICE

SUR

LA VILLE DE SAINT-MALO.(1)

Lorsque les Barbares du Nord se furent définitivement établis dans la Neustrie, qui prit d'eux le nom de Normandie, et qu'ils eussent cessé de ravager les côtes de la Bretagne-Armorique, la ville de Saint-Malo commença à s'embellir et à se peupler d'une manière sensible. Toutefois, son importance maritime et politique reste enveloppée d'un voile impénétrable; ce n'est que vers la fin du XI[e] siècle qu'on voit les habitants de Saint-Malo s'efforcer, par leur activité, de réparer les pertes qu'ils avaient éprouvées maintes fois par les irruptions des Normands. En 1090, Aleth et Saint-Malo armèrent trois bâtiments pour combattre contre les Anglais, qui avaient élu pour roi le prince Guillaume, au préjudice de Robert, son frère aîné. Vers cette époque, les évêques aléthiens, Hamon III, Daniel I[er] et Benoît II, y fixèrent leur résidence, au moins durant quelques mois de l'année. Le dernier de ces prélats, en 1108, avait abandonné aux

(1) Voir notre notice sur la *Cité d'Aleth*.

religieux de Marmoutiers [illegible] le rocher d'Aaron avec leurs dépendances.

En l'année 1143, Jean de Châtillon, évêque d'Aleth, mais plus connu sous le nom de *Bienheureux Jean de la Grille*, loin de ratifier la concession de Benoît II, fit plusieurs voyages à Rome, pour obtenir l'annulation de l'acte fait par cet évêque. Secondé par saint Bernard, il finit par rester victorieux des opiniâtres Bénédictins, ses adversaires.

Ce prélat, qu'on doit regarder comme le vrai fondateur de notre ville, aussitôt qu'il se vit débarrassé des tracasseries des moines, transféra, au mois d'août 1152, son siége de la cité d'Aleth, qui était devenue presque déserte, dans la ville de Saint-Malo, à l'accroissement de laquelle il travailla sans relâche.

L'église cénobiale se trouva transformée en église cathédrale; tout le contour du rocher fut environné de murs; le droit d'asile y devint inviolable; des officiers militaires, municipaux et de justice, y furent créés sous l'autorité de l'évêque et du chapitre, seuls seigneurs conjoints et par indivis de l'île. Alors, sous le régime paternel des seigneurs ecclésiastiques, le commerce maritime prit une nouvelle extension.

En 1230, à la suite de différends avec l'évêque, le duc de Bretagne Mauclerc, signe un acte par lequel il déclarait « qu'ayant pris la ville de Saint-Malo sous sa protection, il » fera indemniser ceux des vassaux de la seigneurie pour » aucun tort qu'ils pourroient avoir reçu à Bordeaux ou » ailleurs à cause de leurs différends, et qu'il les rendra » *indemne*, tout ainsi que ses propres sujets, et seront pro» tégés dans les ports de Bretagne, *excepté* celui de Saint» Malo; fera arrêter les marchands jusqu'à ce que les vas» saux de l'évêque ou du chapitre ne soient contents, etc. » Dans cet acte, dont nous ne donnons qu'un extrait, on voit

que le duc distingue les vassaux de l'église de ses propres sujets, et le port de Saint-Malo de tous les autres ports qui relevaient de lui, déclarant qu'il n'a aucune prétention de saisine et de propriété.

La modicité du prix qu'exigeaient les seigneurs ecclésiastiques pour accorder ce qu'on a appelé depuis *congé d'amiral*, était très-avantageux pour les armateurs malouins; d'autant plus que ce congé lui-même, en mettant la cargaison à couvert de tout soupçon de contrebande, mettait l'équipage à l'abri de toute tracasserie.

En 1234, on voit les Malouins aller en course contre les Anglais, et, au dire de Matthieu Paris, mériter le titre de *troupes légères de la mer*. La ville de Saint-Malo, qui avait étendu son commerce, s'associa en l'année 1241 à *la ligne anséatique*, dont les villes de Hambourg et de Lubeck avaient jeté les premiers fondements.

A la demande de saint Louis, les vaisseaux malouins, réunis à ceux de Picardie et de Normandie, vont à la rencontre de la flotte anglaise conduite par l'amiral Dubourg. Cette flotte allait porter des secours à Henri III, débarqué à Bayonne. L'amiral ennemi fut attaqué et ses vaisseaux furent si maltraités, qu'ils se trouvèrent contraints de regagner leur port d'armement : durant la retraite, plusieurs se brisèrent sur les côtes de Bretagne. Le parti anglais en Gascogne fut ruiné et Lusignan fit sa paix avec saint Louis.

Les croisades continuaient, et toujours les Malouins prirent part à ces expéditions aventureuses. Le 1er avril 1270, saint Louis entreprend sa dernière croisade; tandis que le duc de Bretagne, Jean Ier, accompagné par son fils et par un grand nombre de seigneurs bretons, se rendait à Marseille, les vaisseaux malouins contournaient l'Espagne, afin de se trouver au rendez-vous.

Ce fut leur évêque, Raoul Rousselet, qui, dans l'église

de Saint-Denis, remit l'oriflamme entre les mains de Philippe V, marchant contre Robert d'Artois et d'autres mécontents; cette expédition fut aussi courte qu'heureuse; elle se termina par la rentrée des révoltés sous l'étendard royal.

Plus tard, en 1318, les Malouins figurèrent avec avantage dans la brouillerie qui éclata entre les négociants anglais et les négociants bretons : démêlé opiniâtre qui nécessita l'intervention du roi Edouard II et du duc Jean III. Enfin, en 1325, après le congrès maritime de Bordeaux, où les parties n'avaient pu s'entendre, les arrangements n'étaient que provisoires et restèrent dans cet état jusqu'à la reprise des hostilités, sous Edouard III. A cette époque, les Malouins n'avaient d'ennemis redoutables que les Anglais ; mais le malheureux combat de l'Ecluse contre les Anglais et les Flamands, leur fit perdre un grand nombre de bâtiments et leur donna des ennemis de plus.

Après la mort du duc Jean III, la ville de Saint-Malo se rangea d'elle-même dans le parti de Jean de Montfort, que soutenaient les Anglais et les Flamands. Ses relations commerciales reprirent comme auparavant. Toutefois, les Malouins restèrent en dehors des partis qui se disputaient la souveraineté de la Bretagne, quoique chacun des princes essayât, par ses bienfaits, d'attirer à lui une place devenue par son commerce maritime l'une des plus importantes de la Bretagne.

Jean, triomphant de son compétiteur, se brouilla avec le roi Charles V; alors il appela les Anglais à son secours. Le comte de Salisbury entra le 13 mars 1373 dans la rade de Saint-Malo, avec une flotte de quarante gros vaisseaux, suivis par un grand nombre de bâtiments de transport. Sans égard pour l'immunité de port qui appartenait à la seigneurie ecclésiastique, Salisbury brûla sept navires espagnols qui y étaient en relâche, et qui faisaient partie de l'escadre

d'Yvain de Galles. Ceci prouve que la seigneurie était indépendante du duc, et en outre que le port de Saint-Malo était très-fréquenté.

Le duc mécontenta ses sujets et se fit chasser de ses États; il se réfugia en Angleterre. Pendant l'absence du duc, Saint-Malo se soumit au roi Charles V, ce qui lui valut, par les services rendus à la couronne de France, des lettres-patentes en confirmation du droit que les Malouins avaient de se garder eux-mêmes sous l'autorité immédiate de leurs seigneurs ecclésiastiques.

Les Anglais ayant embrassé la cause du prince breton, le duc de Lancastre voulut s'emparer de la ville de Saint-Malo, qu'il assiégea avec une nombreuse artillerie, dont l'invention était récente. Son entreprise échoua par le courage des assiégés, qui firent une sortie de nuit, égorgèrent les mineurs et incendièrent une partie du camp anglais. Cette attaque couvrit de honte Lancastre et toute son armée : « Disant les » communautés (copié de Froissard) que ces nobles avoient » en celle saison petit exploité, quand Saint-Malo leur estoit » eschappé; et par spécial le comte Arrondel en eust petite » grâce. » L'année suivante, Duguesclin était sur les remparts de Saint-Malo, lorsque le duc Jean, rappelé par les barons et seigneurs du duché, passa avec ses vaisseaux sur la rade, le 3 août 1379, et alla leur faire jeter l'ancre en rivière de Rance, dans l'ancien port d'Aleth, d'où il se rendit à Dinan.

Ce même duc Jean, surnommé le Conquérant, lorsqu'il se trouva en possession de son duché, songea à l'être aussi de Saint-Malo. Il y parvint par un blocus sévère, et en coupant l'aqueduc qui conduisait, par dessous les sables du port, les eaux dans la ville. Il oublia les services qui avaient été rendus à son père et les priviléges que lui-même avait accordés à son commerce.

Mais les Malouins, mécontents de ses agissements à leur égard, secouèrent de nouveau le joug et se livrèrent à Charles VI, qui, par reconnaissance, leur fit expédier un édit sous la date du 5 juillet 1395, lequel confirmait les franchises de leur port et les priviléges de leur ville.

En 1405, les habitants de Saint-Malo équipèrent une flotte qui ravagea les côtes d'Angleterre, en représailles du dégât que les ennemis avaient fait sur nos côtes l'année précédente.

Après la défaite d'Azincourt, où périrent, avec les seigneurs de Combourg, de Coëtquen et de la Bellière, un grand nombre d'habitants du pays, Charles VI, pour récompenser le zèle et le dévoûment qu'avait montré le duc de Bretagne à sa cause, lui rendit la ville de Saint-Malo, malgré les murmures de la seigneurie ecclésiastique. Lorsque le duc vint, le 2 septembre 1417, en prendre possession, les Malouins allèrent à sa rencontre, portant des étendards semés d'hermines et des robes blanches et noires.

L'Angleterre victorieuse étendait sa domination sur la France. Son pavillon planait à Paris et flottait sur toutes les forteresses normandes. Au Mont-Saint-Michel, le drapeau de Charles VII apparaissait encore : Louis d'Estouville et cent dix-neuf chevaliers le défendaient; c'était le dernier rempart de la monarchie dans cette partie du royaume. Tandis qu'une flotte nombreuse bloquait la forteresse, une armée campait sur la côte d'Ardevon. Le cardinal-évêque Guillaume de Montfort arma une flotte à Saint-Malo et l'envoya combattre celle d'Angleterre. Le pontife malouin, debout sur une nef, harangua l'expédition, dont il était l'âme, comme Briant de Beaufort en était le bras. Les vaisseaux malouins se cramponnèrent à ceux des Anglais, et une affreuse mêlée s'ensuivit. Il serait impossible de suivre les phases de cette lutte audacieuse, dont le dénouement rendit quelque courage à la France abattue. La déroute des Anglais fut complète, et

la garnison du Mont-Saint-Michel reçut d'amples secours d'hommes et de vivres que l'expédition triomphante lui fit parvenir.

Afin d'indemniser la ville de Saint-Malo, qui avait supporté les frais de l'armement, le roi Charles VII, paraissant sortir un instant de sa voluptueuse léthargie, rendit un édit, au château de Poitiers, le 6 août 1425, par lequel les vaisseaux malouins furent exempts, durant trois ans, de toutes les impositions anciennes et nouvelles dans les ports soumis à sa couronne. Pour peu que l'on s'arrête aux termes de l'édit, on reconnaît l'importance que la cité malouine avait acquise par sa marine et l'intrépidité de ses habitants. L'édit porte : « Iceux ennemis (les Anglais) les ont en haine » mortelle. » On verra par les faits jusqu'à quel point cette haine était invétérée, d'après les tentatives de destruction que firent contre Saint-Malo ces arrogants insulaires.

En 1446, le duc de Bourgogne et celui de Bretagne conclurent une trève de vingt ans, pour assurer la liberté du commerce maritime à leurs sujets, les Flamands et les Bretons.

Jean V, qui se mourait, voulait à tout prix obtenir la paix. Pour cela, il promit aux Anglais de ne plus souffrir dans le port de Saint-Malo que leurs vaisseaux seuls; il s'engagea de plus à empêcher les Bretons d'approvisionner la garnison française du Mont-Saint-Michel; mais son fils, François Ier, ardent auxiliaire de Charles VII, surnommé le Victorieux, délivre la frontière normande avec le secours des Malouins et des habitants du pays de Dol.

Quatre ans avant sa mort, le duc François Ier confirma les franchises de la ville de Saint-Malo; son édit est daté de Dinan, le 8 juillet 1446. Le duc octroya de nouvelles faveurs à son commerce par ses lettres des 2 et 10 octobre 1447. Par ces lettres, il fait défense à son fermier-général de perce-

voir des droits de port et havre, de prendre ni exiger aucun autre devoir que ceux accordés par les ducs, ses prédécesseurs, pour l'entretien du capitaine et des fortifications de la place, à l'augmentation desquelles on travaillait. On élevait le gros donjon qui domine le château actuel.

Ce prince qui, dans le cours de son règne, montra du courage et de la générosité, brisé par le remords d'avoir tué son frère, expira le 17 juillet 1450, imprimant à son nom une tache ineffaçable.

En 1466, Louis XI prit les franchises et immunités de la ville de Saint-Malo pour modèles de celles qu'il accorda à sa capitale, dans le dessein d'en rétablir la population qui avait été disséminée pendant les guerres dites *du bien public*.

Le duc François II, père de la duchesse, renouvelle la trève faite avec le roi de Portugal. Un capitaine portugais, Pierre Taide, ayant enlevé un navire malouin estimé plus de douze mille écus, somme énorme dans ce temps-là, le prince breton envoya Jean Gourdel, son secrétaire, pour obtenir justice de cet acte de piraterie, et il l'obtint pleine et entière. Sous la duchesse Anne, ce même monarque envoya, de son propre mouvement, un ambassadeur pour informer la duchesse que ses sujets avaient causé des pertes aux Malouins et à d'autres Bretons, et qu'il était prêt à les indemniser.

L'inviolabilité de l'asile malouin conserva la vie au jeune comte de Richemont, de la maison de Lancastre, qui devint roi sous le nom de Henri VII. Poursuivi à outrance par le féroce Edouard IV, premier souverain de la maison d'Yorck, il se réfugia, en 1475, dans l'église de Saint-Malo, et fut sauvé.

Il est à remarquer que le duc de Bretagne, pas plus que les autres monarques, n'avait point de marine militaire, quoiqu'il eût un amiral. Il est prouvé par les registres de la

Chancellerie (Lobineau, Rennes), qu'en l'année 1487, il ne put s'en procurer qu'avec le commerce. Il arma 37 vaisseaux dans différents ports; Saint-Malo figura pour le plus grand nombre. Cette quantité fut toutefois suffisante pour faire face aux dangers du moment.

A la suite de la bataille de Saint-Aubin-du-Cormier, qui eut lieu le 23 juillet 1488, l'armée française, victorieuse, se présenta sous les murs de Saint-Malo; la ville capitula, les biens des habitants furent sauvegardés; la somme que le duc de la Trémouille leur emprunta leur fut ponctuellement rendue. Charles VIII, pour retenir les Malouins sous son obéissance, leur confirma, le 6 décembre 1491, tous les priviléges dont ils jouissaient. La duchesse Anne étant devenue reine de France, par son mariage avec le roi, ils équipèrent tout ce qu'ils avaient de vaisseaux en mer, pour harceler le commerce du roi Henri VII, extrêmement piqué d'avoir vu la Bretagne, par l'effet de ce mariage, augmenter les forces du royaume. « Tousiours bons et loyauts subjects du Roy, » ils se disposèrent en leur terrouër à ce que leurs anciens » bons voulloirs de le servir ne fussent pas diminuez. »

L'année suivante, de concert avec les Dieppois et les Biscayens, ils découvrirent l'île de *Terre-Neuve* et quelques côtes du Bas-Canada. Les Basques nommèrent l'île *Terre des Baccalhaos*, mais les Français, qui en prirent possession en 1524, au nom de François I[er], lui donnèrent le nom de *Terre-Neuve*, qu'elle porte encore aujourd'hui.

La princesse Anne, avant d'aller accomplir son vœu à *Notre-Dame-du-Folgoët*, fit une courte apparition à Saint-Malo; c'était en 1505. Pendant le séjour qu'elle y fit, pour marquer le peu de cas qu'elle faisait de l'opposition mise par les gens du chapitre, à la bâtisse du château, elle fit graver sur une des tours de cet édifice, faisant face à la ville, le fameux *Quic en groingne, ainsy sera, c'est mon plai-*

sir, que la révolution de 1789 a fait disparaître. Toutefois, la princesse ordonna qu'on indemniserait le chapitre des terres et fiefs dont elle s'était emparée pour la construction du château. La reine Anne mourut en son château de Blois en 1514, et avec elle expira la nationalité bretonne. Par suite de l'usage des armes à feu qui se multiplia, la force passe aux mains de la multitude; l'imprimerie propage les idées; Christophe Colomb et Jacques Cartier étendent les connaissances géographiques.

L'année 1494 fut remarquable à Saint-Malo. Les bourgeois, qui comprenaient leur importance, résolurent de se donner une administration civile; en conséquence, ils refusèrent de se rendre dans la sacristie où se tenaient ordinairement les assemblées municipales, en présence des chanoines. Ils se réunirent en un lieu retiré, où est aujourd'hui l'hospice, et là, ils dirigeaient les affaires de la ville. Cet état de choses dura jusqu'au 13 octobre 1513, que les Malouins obtinrent leur maison de ville. Le second événement de cette même année fut la naissance de Jacques Cartier.

En 1518, le roi François Ier, sans autre motif connu que celui de la curiosité, vint visiter Saint-Malo, où il fut reçu avec les témoignages du plus sincère et du plus respectueux attachement.

Jacques Cartier qui, dans sa jeunesse, s'était plusieurs fois aventuré sur de faibles barques dans les parages du *Banc et de l'île de Terre-Neuve,* et en avait rapporté le précieux poisson qui a continué d'alimenter le royaume et même l'Europe, fut distingué d'entre les marins de son époque pour faire des découvertes dans ces parages, au nom de François Ier. En effet, il partit de Saint-Malo le 20 avril 1534 avec deux navires de 60 tonneaux chacun, montés par 61 hommes; découvrit le Canada et rentra à Saint-Malo le 5 septembre, après avoir doté son pays d'une France nouvelle.

L'activité des Malouins les portait sur tous les points où ils pouvaient commercer ou combattre. En 1535, on les trouve faisant partie de l'expédition de Charles-Quint, en Afrique, lorsque ce monarque allait rétablir sur le trône Muley-Hassen, roi de Tunis.

Deux ans après, ils armaient pour aller aux Grandes-Indes, à la suite des Portugais. Ces entreprises formèrent depuis les fameuses *compagnies du commerce* qui s'établirent en France pour ces pays-là.

Ce fut le Malouin *Ebrard*, archidiacre, qui se chargea, si l'on en croit une tradition perpétuée dans la famille de ce nom, de porter à Henri VIII la sentence d'excommunication que Paul III avait lancée contre lui.

La guerre fut déclarée entre la France et l'Angleterre. Cette guerre, qui commença en 1542, se fit avec acharnement, et cependant le commerce maritime malouin en souffrit peu. Ses bâtiments continuèrent la pêche de *Terre-Neuve*, les parages qu'ils fréquentaient étaient trop éloignés du théâtre de la guerre pour que l'on songeât à les aller troubler.

Le 2 mai 1544, les Malouins ayant à leur tête M. de Bouillé, leur gouverneur, allèrent attaquer les Anglais qui voulaient s'établir sur l'île de Cézembre, et les forcèrent à se rembarquer, après leur avoir fait essuyer bien des pertes.

François Ier, voulant augmenter la flotte aux ordres de l'amiral Annebaud, nolise plusieurs bâtiments malouins, mettant toute sa confiance dans ce renfort. Ceux des navires de Saint-Malo qui ne firent pas partie de l'armée navale de France, allèrent à leurs propres périls attaquer les vaisseaux ennemis jusque sur les mers lointaines.

De la sorte, une partie de la flotte de Charles-Quint, qui revenait de l'Amérique, fut enlevée par des navires malouins et bretons, qui étaient allés croiser à cet effet jusque dans

les Antilles. Ainsi, et malgré les malheurs du temps, le port de Saint-Malo se remplissait de richesses et de denrées; la renommée publiait leur audacieuse intrépidité sur toutes les mers.

Henri II, qui avait succédé à son père, mort en 1547, mécontent de la conduite du roi Edouard VI et de ses sujets, accorda aux Malouins la permission : « A ce qu'au plutôt » ils s'équipent, se jettent à la mer, courent sus, et fassent » du pis qu'ils pourront aux Anglois. » Leur promettant : « Qu'ils ne seront tenus rendre prinses qu'ils feront, ne d'en » payer aucune dixme, ne autre droit. » Cette pièce est datée du 31 mars 1547. Les Malouins répondirent à l'appel de leur roi avec leur zèle accoutumé, mirent en mer plusieurs bâtiments légers et ne cessèrent leurs courses qu'à la paix de 1550.

L'année suivante, quoique la paix eût été signée entre les deux puissances, la marine de Saint-Malo fit si bonne contenance contre un certain nombre de vaisseaux anglais, réunis à « *plusieurs chaloppes d'Espaigne*, » sous les couleurs de l'empereur Charles-Quint, que cette flotte combinée ne put exécuter aucun de ses desseins, ni contre notre place ni ailleurs. *En faveur et considération de laquelle bonne amour et sentiments loyauts,* Henri II les exempta *de certain debvoir d'aide de ville,* dont ils ont continué d'être affranchis jusqu'en l'année 1660, sous Louis XIV.

Le prêtre Luther avait proclamé l'indépendance religieuse : elle fut prêchée en Bretagne en 1558, nous arrivant par les maisons princières de Rohan et de Rieux. Les seigneurs de la Moussaie et de Plouër avaient établi dans leurs châteaux des prêches où leurs vassaux venaient rompre le pain et chanter des psaumes français de Clément Marot. Saint-Malo était dans un déplorable état de défense; la garnison du château s'élevait à peine à cent hommes. M. de Bouillé, qui

était gouverneur, bon catholique et même exalté, ainsi que la généralité des habitants, demandait sans cesse des renforts. Toutefois, la réforme gagna quelques bourgeois; ceux-ci dissimulaient leur opinion religieuse, car le moindre soupçon d'être huguenot eût provoqué leur expulsion de la ville.

Les vaisseaux malouins se rendirent au Brésil à la suite du Portugais Cabral et continuèrent à y aller commercer. Leurs voyages multipliés en cette partie de l'Amérique donnèrent une si grande idée de la richesse de ce pays-là, qu'en 1557 l'amiral Coligny confia au chevalier de Villegagnon l'expédition qu'il y envoyait et à laquelle se joignirent des vaisseaux malouins. Mais cette entreprise avorta, faute de l'avoir fait soutenir par des renforts indispensables.

Les Malouins faisaient un grand commerce à Terre-Neuve, où ils avaient fondé des établissements. Ils reçurent, au commencement de 1560, une lettre du roi François II, qui venait de succéder à son père, mort l'année précédente. Par cette lettre, le monarque ordonnait de n'expédier aucun navire à la pêche, parce qu'on craignait l'évasion des Calvinistes; mais il consentit à l'armement de leurs navires armés, « dont quatre d'entre eux en particulier, ayant délibéré de donner jusque dans la terre de la Grande-Bretagne, » se signalèrent par diverses captures très-riches, au produit desquelles le gouvernement ne se réserva aucun droit. Sur la fin de cette même année, par ordre de la Cour, nos vaisseaux firent bonne garde sur toutes leurs côtes, pour barrer passage aux Calvinistes d'Anjou, qui, alarmés par la sentence de mort portée contre le prince de Condé, leur principal chef, affluaient dans nos parages pour passer en Angleterre. Ils songèrent même à s'emparer de Saint-Malo par un coup de main, mais leur projet n'eut pas de suite.

Quelques Malouins de la religion réformée se rendirent à

Dieppe, et firent partie de l'expédition que l'amiral Coligny envoyait dans la Floride, sous le commandement du capitaine Ribault, zélé huguenot. Les vaisseaux mirent sous voile le 22 mai 1565; mais, faute de secours, les Français furent contraints d'abandonner l'établissement qu'ils y avaient fondé.

Le commerce des Malouins s'étendait partout et donnait une grande importance à leur ville. Nous voyons que cette importance lui valut d'être taxée à la somme de 2,700 livres tournois pour sa quotité, dans celle de 60,000 livres que le seigneur de Martigues leva extraordinairement en 1568 sur tout le duché de Bretagne, c'est-à-dire le vingtième de ce que la province fournit.

La bataille de Jarnac ayant donné la paix, Charles IX voulut profiter de cet état de repos pour visiter la Bretagne. Il arriva le mardi 23 mai 1570 à Dinan, où il coucha. Le roi avait avec lui sa mère, son frère le duc d'Anjou, le duc de Mayenne, quelques prélats, et son confesseur, Guillaume Ruzé, évêque de Saint-Malo, lequel ne vint que cette seule fois dans sa ville épiscopale. Le lendemain, les habitants le conduisirent jusqu'à La Courbure, où la jeunesse malouine l'attendait à bord d'une flottille pavoisée de banderolles et d'oriflammes, faisant retentir la plage du son des instruments et de détonations d'artillerie. Le prince et sa suite montèrent sur cette flottille. Elle jeta l'ancre devant Solidor, où descendit le prince pour déjeuner. Les Malouins vinrent au devant de lui en habits de fête et armés d'arquebuses; ils étaient précédés par quatre cents enfants. Harangué aux portes de la ville par le syndic des bourgeois qui lui offrit les clés, le roi se rendit sous le dais à l'Evêché, où il séjourna avec sa suite.

Le lendemain, jour de la Fête-Dieu, il se rendit à la cathédrale et accompagna la procession. Un combat naval fut

donné pour distraire Sa Majesté. Comblé de présents, Charles IX s'en retourna par Cancale et Dol. L'année suivante, la ville fit hommage à ce souverain d'une certaine somme « pour le tirer des débats dont il se trouvait chergé » envers les étrangers reistres et suisses, qui lui avoient » fait service pendant les guerres passées. »

Le 24 août 1572 eut lieu le massacre de la Saint-Barthélemy; mais les Malouins refusèrent toute coopération à cet acte d'atrocité. L'année suivante, ils aidèrent de leurs deniers et de leurs personnes le roi à reconquérir Belle-Ile, dont le comte de Montgommery s'était emparé pour les Anglais et les huguenots français; ils avaient fourni le tiers des vaisseaux employés, lesquels étaient armés et équipés par eux-mêmes.

L'époque de la Ligue arriva, et Saint-Malo entra dans cette faction puissante. Mais ses habitants, hommes positifs et braves, voyant avec indignation les troubles interminables de l'époque, écartant ligueurs et royalistes, résolurent de se gouverner par eux-mêmes. Ils formèrent une espèce de commission exécutive que présidait le syndic. Ce petit sénat fonctionna sous les yeux du gouverneur, qui resta spectateur des préparatifs d'insurrection contre lui. Quant aux chanoines, ils se tinrent en dehors de la lutte qu'ils prévoyaient. Ceci se passait sous le règne d'Henri III. Mais le gouverneur ayant appris la mort du roi et reçu l'ordre d'annoncer pour son successeur le roi de Navarre, il chargea le syndic de faire cette proclamation. La ville accueillit ce double événement par un morne silence. Le syndic réunit les habitants au palais épiscopal dont l'évêque était absent. Le magistrat exposa les dangers que courait la religion et l'intention que M. Desfontaines lui avait exprimée de se soumettre à un roi hérétique. Ils parurent en armes, barricadèrent les rues qui aboutissaient au château,

et tous jurèrent de mourir pour la religion romaine.

Telles étaient alors les ressources de la ville, qu'elle trouva dans son commerce maritime les moyens de fournir au ravitaillement de toutes les places qui tenaient pour le *Saint-Parti*, depuis Avranches jusqu'à Morlaix; payer la solde du corps de l'armée espagnole que le duc de Mercœur avait demandée à l'Espagne; fournir les soldats, les marins, les bâtiments et les munitions nécessaires aux différents corps qui allèrent conquérir les forteresses qui tenaient pour Henri IV. Mais quand les Malouins se soumirent à ce prince devenu catholique, toutes les places environnantes, même Dinan, furent forcées de suivre leur exemple. Lorsque, faute de fonds, Henri IV ne pouvait venir en Bretagne soumettre le duc rebelle, les Malouins s'offrirent à fournir au roi autant de canons, de poudre, de boulets et d'argent qu'il exigerait d'eux. En effet, les commissaires du roi les taxèrent à la somme de 12,000 écus pour leur part dans les frais de cette importante expédition. Ceci avait lieu le 15 décembre 1597.

M. Desfontaines signa un traité qui était l'abdication et la trahison de tous les devoirs. Par ce traité, il est dit que les Malouins conserveraient leurs libertés et franchises; qu'ils ne reconnaîtraient pas pour souverain le roi de Navarre et n'épouseraient pas son parti. Qu'à ces conditions, ils consentiraient à vivre sous l'autorité du gouverneur, *jusqu'à ce que Dieu eût donné à la France un roi catholique.* — Que, jusqu'à ce temps, ils feraient 4,000 écus de pension à M. Desfontaines. Le traité signé, la population désarma; les barricades furent enlevées.

Henri IV et le Parlement de Rennes échouèrent dans leurs efforts pour ramener les Malouins. Ils répondirent toujours : « Nous mourrons dans la religion catholique, apostolique et romaine. » — Chez les hommes qui dirigeaient

les affaires de Saint-Malo, pour les uns, c'était une affaire de bonne foi; pour les autres, un prétexte; pour tous, il s'agissait de vivre libres.

Le prince de Dombes, gouverneur de la Bretagne pour Henri IV, ne vit pas sans regret la ville de Saint-Malo lui échapper. Il comprenait toute la portée d'une défection qui allait en entraîner d'autres en faveur du duc de Mercœur. Il proposa des renforts à M. Desfontaines, mais le gouverneur craignit de se donner des maîtres; il hésita.

Sur ces entrefaites, Henri IV s'était avancé à Laval; on s'attendait même qu'il viendrait jusqu'à Saint-Malo. Cette nouvelle releva le courage du gouverneur, mais les Malouins s'en alarmèrent. Ils prièrent donc M. Desfontaines de s'opposer à l'entrée du roi, conformément au traité passé entre eux. Ce capitaine répondit avec hauteur qu'il mettrait le château à sa disposition. Cette arrogante réponse fut un coup de foudre pour le conseil malouin. La colère et la crainte le poussèrent à exécuter le coup de main qu'il avait prémédité. Quelques-uns des membres s'abouchèrent avec deux mortes-paies de la garnison et les gagnèrent par des promesses qui furent remplies. Les conjurés se rassemblèrent, au nombre de cinquante-cinq, chez Frotet la Landelle, père de l'auteur. Ce dernier était lui-même, quoique fort jeune, l'un des capitaines de la milice malouine. La Gicquelais, syndic de la ville, harangua les conjurés. Ceux-ci, ayant à leur tête Frotet de la Bardelière et Pepin de la Blinaye, sortirent pour aller mettre fin à cette entreprise dont la pensée inspire de l'effroi.

Ils se rendirent sur la grève, au pied de la *Générale*, où ils trouvèrent une corde neuve à laquelle ils attachèrent une échelle faite en filin blanc et très-fort. Leur échelle fut montée et fixée à la volée d'une couleuvrine. Aussitôt ces belliqueux citoyens, redoublant d'audace et de souplesse, enva-

hirent la plate-forme de toutes leurs forces, sans avoir été aperçus par les hommes de garde.

Alors ils se partagèrent en deux bandes et se dirigèrent sur le corps-de-garde qu'ils savaient être dans le petit donjon. Pris à l'improviste, ces hommes se rendirent. Les assaillants descendirent dans la grande cour et attaquèrent avec la même impétuosité les soldats qui s'y ralliaient. Enfin, ils s'emparèrent du château. Du côté de la place, on entendait une confusion de voix mêlées au bruit des cloches. Au milieu de ce tumulte, les portes du château cédèrent aux efforts de l'insurrection qui accourait au secours des conjurés.

Reveillé au commencement de cette scène de carnage M. Desfontaines, qui avait pris domicile dans le gros donjon, s'habilla et monta dans la galerie supérieure pour découvrir la cause de ce tumulte. Le flambeau que portaient ses domestiques fit apercevoir des individus qui s'approchaient. Alors un des hommes du poste de la plate-forme de la *Générale*, ne connaissant pas leur intention, tira de ce côté son arquebuse et M. Desfontaines fut tué.

Une fois maîtres chez eux, les Malouins placèrent leur indépendance au-dessus de tous les partis. Ils n'en attendaient rien; ils ne voulaient rien leur devoir. Les troupes du duc de Mercœur, qu'ils avaient appelées en cas de besoin et qui campaient dans les environs, ne furent même pas admises dans la ville. Ils les congédièrent immédiatement après les avoir récompensées. Ils tinrent une semblable conduite vis-à-vis du duc de Mercœur qui les avait fait complimenter; ils surent toujours se maintenir en garde contre les intentions dominatrices de ce duc ambitieux. Alors que le plus grand nombre des cités françaises se courbaient alternativement sous le joug également odieux des huguenots et des catholiques, Saint-Malo garda sa liberté.

La république malouine, née sur son glorieux rocher,

resta forte et libre dans ses agissements. Elle faisait des lois, elle levait des impôts, elle formait des alliances avec Tréguier, Morlaix, Saint-Brieuc, Roscoff, Dol, le Mont-Saint-Michel; elle étendait sa navigation au Hâvre et à tous les ports du Nord, de l'Espagne, du Portugal et de la Méditerranée, pour la sûreté de laquelle le vieux duc de Bourbon, Charles X, roi-fantôme des ligueurs, leur avait donné des lettres approbatives de leur conduite et encore des lettres de recommandation pour tous les princes catholiques; en un mot, un passe-port général.

Lorsque les forteresses des environs étaient hostiles à la cité malouine, seulement lorsqu'elles entravaient ses relations commerciales, elles étaient aussitôt attaquées; quelquefois on y mettait une garnison dévouée ou bien on les rasait.

Le duc de Mercœur, voyant que les Malouins, qui voulaient bien l'accueillir comme particulier, refusaient de le recevoir dans leur ville comme chef, n'ayant plus besoin de les flatter, vu la position brillante de ses affaires, reçut fort mal leurs députés, qui allèrent à Dinan solliciter sur le régime qu'ils désiraient perpétuer dans le gouvernement de leur cité et obtenir son approbation. « Je ne laisserai jamais » exister une pareille forme de gouvernement, née de l'am- » bition d'une douzaine de factieux, répondit-il. Je crain- » drais, si je me rendais à vos vœux, voir les rois sortir de » leurs tombeaux, pour me reprocher d'avoir laissé se for- » mer une république. »

Les députés se donnèrent garde de montrer au duc qu'il était lui-même l'instigateur et le grand rebelle qui les avait félicités de leur révolte. Ils lui répondirent qu'ils n'avaient jamais eu l'intention de se soustraire à l'obéissance qu'ils devaient aux rois, mais seulement de songer à leur conservation; que, du reste, ils promettaient de rentrer sous l'obéissance de roi, lorsqu'il plairait à Dieu d'en donner à

la France un qui fût catholique. Voyant éclater la mauvaise foi et la fourberie du prétendant, ils sortirent effrayés et ne songèrent qu'aux moyens de regagner Saint-Malo.

L'un des confidents de Mercœur vint prévenir un des députés, son ami, que le duc voulait les faire arrêter. Le député transmit cet avis à ses collègues qui firent approcher secrètement les embarcations qui les avaient apportés, et recommandèrent pour midi un dîner dans le couvent où on les avait logés, afin de détourner les agents du duc de la pensée de leur évasion. Dès neuf heures, la rivière se trouvait navigable; ils mirent à la voile, tous indignés de l'attentat que le duc de Mercœur voulait commettre sur eux, les représentants de leurs concitoyens. C'est ainsi que l'année 1590, si pleine d'événements, passa comme une tempête sur notre pays, communiquant à celles qui vont la suivre, les agitations sanglantes de la guerre civile. La population *intrà muros* était à cette cette époque de 13,500 individus.

Telle était l'assurance que les Malouins puisaient dans leurs ressources et dans leurs forces, qu'ils ne daignèrent pas écouter la réclamation du roi de Danemark, Christian IV. Ce roi leur écrivit cependant d'une manière affectueuse : « *A honnêtes, prudents et discrèts, ses bien aimez conseillers, sénateurs et gens constituez aux états de judicature de la ville de Saint-Malo,* » pour réclamer contre la capture de certaines marchandises appartenant à ses sujets. L'assemblée de la ville lui répondit laconiquement « que cette capture » avait été jugée bonne prise et qu'elle offrait de lui en faire » passer les preuves. »

Enfin, la somme des pertes et dépenses faites par la seule ville de Saint-Malo, pendant les trois années et les quelques mois qu'elle tint le parti de la Ligue, état que nous possédons dans nos archives municipales, se monte à 264,766 écus deux tiers; mais cet état n'articule que les gros objets, et

ne dit absolument rien d'une infinité d'autres plus petits qui durent monter à un total plus considérable. Telle était encore la richesse que les habitants avaient acquise par leur commerce maritime, que, malgré ces dépenses et ces pertes, ils augmentèrent leur cathédrale d'une aile qui leur coûta 30,000 écus, et ils versèrent à l'épargne du roi 50,000 écus, pour qu'on ne leur donnât pas pour gouverneur le frère du duc de Bellegarde, gendre de Mme Desfontaines, dont le mari avait été tué par eux dans l'escalade du château. Ce seigneur, afin d'avoir la place, avait avancé 30,000 écus au trésor; il fallut non seulement rembourser ses avances, mais encore le désintéresser. Le titre relatif à cette dépense est aux archives de la ville.

Aussitôt que le roi eut fait son abjuration à Saint-Denis, le 25 juillet 1593, les Malouins se hâtèrent, selon leur promesse, de rentrer sous son obéissance. Le roi Henri n'eut pas de plus chauds partisans, car ils commencèrent une guerre d'extermination contre les garnisons de la Ligue qu'ils avaient jusqu'alors approvisionnées; reprirent, au nom du roi, plusieurs postes, surtout la ville de Dinan.

Il est vrai qu'ils furent comblés de toutes sortes de faveurs de la part du roi Henri IV, comme « *entremetteurs de la plus légitime, franche et loyale navigation qui pust être désirée.* » Ce grand roi daigna intervenir directement pour eux auprès d'Elisabeth, reine d'Angleterre, contre les pirateries de quelques-uns des sujets de cette princesse.

Le duc de Médina écrivit aux Malouins très-affectueusement : « Etant infiniment regrettant que leur commerce fust » quelque peu diverty de Saint-Lucar, en Espagne, il les » prioit de remettre ce traficq comme au passé. »

Voilà à quel point étaient rendus le commerce et la puissance maritime de Saint-Malo, lorsque le XVIIe siècle commença.

Pendant ce siècle, la ville de Saint-Malo s'éleva encore par son commerce maritime, qui parcourut une phase nouvelle : les navires malouins augmentèrent de dimensions et leur nombre s'accrut considérablement. Indépendamment de leurs rapports avec les peuples de la Baltique, qui leur fournissaient les bois pour mâter et ponter leurs bâtiments, le chanvre, le goudron, le fer, etc., pour achever leurs constructions, ils continuèrent le trafic qu'ils faisaient avec les ports d'Angleterre et de Hollande. Ils resserrèrent leurs relations avec le Portugal et l'Espagne ; des consuls furent établis à Cadix et à Malaga. Gênes, Marseille et Libourne devinrent leurs entrepôts; Smyrne reçut leurs navires. Les Malouins doublèrent le cap de Bonne-Espérance et s'établirent à Madagascar et à Bourbon. Ils trafiquèrent avec le Chili et le Pérou, d'abord au moyen des flottes espagnoles, dont les galions leur rapportèrent des richesses immenses, puis avec leurs propres vaisseaux. Le Brésil, Cayenne, les Antilles, le Mexique furent fréquentés par eux. Enfin, leurs relations commerciales avec le Canada et Terre-Neuve prirent un accroissement et une régularité remarquables.

Dès l'année 1601, deux de leurs navires, le *Croissant*, de 400 tonneaux, et le *Corbin*, de 200, doublaient le cap de Bonne-Espérance, se rendant dans les Indes-Orientales.

En mars 1603, trois autres navires partirent *pour aller au traficq et découverture des terres du Canada et pays adjacsants*, autorisés et encouragés par le Conseil d'Etat du roi.

Pendant que le roi Jacques Ier facilitait la création de deux compagnies pour la colonisation de la Virginie, Charles de Montmorency, autorisé par Henri IV, favorisait une expédition de circumnavigation qui s'équipait dans notre port. Cette expédition était composée de cinq navires : l'*Archange*, le *Choisy*, l'*Affection*, l'*Esprit* et l'*Ange*, qui étaient sous les ordres du comte de Choisy, neveu du duc de Montmo-

rency. Ceci se passait en l'année 1607. Pour l'armement de sa division, le comte avait préféré Saint-Malo, par la réputation de ses marins, comme des plus expérimentés et des plus entreprenants de l'Europe.

Deux ans après, les Malouins, avec huit navires sous le commandement du capitaine Beaulieu, se réunissent aux Espagnols qui montaient huit galions et pénètrent en plein midi dans le port de Tunis, où ils incendient trente-quatre vaisseaux pirates et une galère qui avaient causé des pertes considérables à Saint-Malo en particulier, à la France et à l'Espagne.

A peine Louis XIII eut-il succédé à son père, qu'il s'empresse de confirmer à la ville de Saint-Malo tous ses priviléges et permet que deux de ses navires soient armés en guerre pour protéger les équipages des vaisseaux malouins durant la pêche à Terre-Neuve.

Les guerres de religion avaient recommencé, et La Rochelle alimentait et soutenait les huguenots, protégés par l'Angleterre. Richelieu, ce niveleur sanguinaire, qui commettait ses cruautés moins au profit de son roi qu'à celui de son ambition personnelle, projeta la conquête de cette place. Mais, pour y réussir, il fallait une armée navale qui pût se mesurer avec celle qui la défendait : le royaume n'en possédait pas. Le ministre fameux s'adressa aux Malouins et leur prescrivit d'équiper vingt-deux de leurs plus forts bâtiments. Ce secours porta l'armée navale de France à cinquante-six vaisseaux. Les Malouins revinrent victorieux et reçurent de belles lettres de remercîment; mais d'argent, point. Ils ne réclamèrent jamais et se trouvèrent heureux d'avoir contribué à la gloire de leur pays. De telles dépenses pour des armements si considérables, annoncent cependant les richesses et les ressources de la population malouine. Les Malouins surpassèrent la gloire des Suggers qu'on a tant van-

tés, pour avoir prié Charles-Quint d'allumer un fagot avec les billets qu'il leur devait. Nos braves compatriotes ne purent brûler les billets des sommes qu'on leur devait, puisqu'ils n'avaient pas songé à demander des garanties.

Le 23 janvier 1631, la Suède, à l'exemple de la Hollande, signe avec la France un traité de paix, et au printemps suivant le port de Saint-Malo se remplit de vaisseaux de cette puissante nation du Nord.

Les contrats d'assurance maritime avaient lieu alors : nous en voyons la preuve par plusieurs exemples dans les jugements rendus par la cour consulaire de Saint-Malo.

En 1640, afin d'éviter les rixes et contestations qui survenaient entre les équipages pour leurs places à Terre-Neuve, il fut ordonné à tous les bâtiments abordant à la côte du Petit-Nord, d'aller faire à l'échafaud du havre du *Croc*, élection des havres et galets où ils voulaient faire pêche et sécherie.

Aujourd'hui, cette *prise de havre* est réglée d'avance pour trois ans, en concurrence avec les ports de Saint-Brieuc et de Granville, en présence de l'autorité maritime de Saint-Servan.

En novembre de cette même année, le port de Saint-Malo fut doté d'un siége d'amirauté. Les officiers de cette nouvelle juridiction eurent leurs provisions du roi, mais ils restèrent à la nomination de l'amiral; c'était en son nom et sous son autorité qu'ils rendaient leurs jugements.

Le 14 mai 1643, Louis XIII s'éteint, et aussitôt Mazarin succède à Richelieu, mort depuis cinq mois. La disette s'annonce au début du nouveau règne. Les négociants malouins, mus par le désir de secourir le pays, s'empressent de faire venir de Flandres et de la Belgique plusieurs navires chargés de seigle : Granville, Saint-Brieuc, Dinan et même Jersey, accourent pour avoir part dans ces subsistances.

La pêche de la morue seule employait six mille marins de Saint-Malo, de Saint-Brieuc et Granville. Nos établissements au Canada commençaient à prendre de l'accroissement et de la stabilité. En l'année 1649, le gouvernement fit embarquer sur les navires de Saint-Malo qui allaient au Canada, un grand nombre de filles publiques, pour peupler la nouvelle colonie. Elles trouvèrent toutes des maris, et, quinze jours après leur arrivée, elles étaient établies à leur gré. Le prêtre et le notaire conclurent ces alliances sur-le-champ; et puis, par ordre de l'administration coloniale, on distribua gratis à chacun de ces ménages, un bœuf, une vache, un cochon, une truie, un coq, une poule, deux barils de viande salée, quelques armes et onze écus (1).

En 1655, Louis XIV rendit un témoignage bien éclatant de la valeur malouine, en voulant que les Malouins, *selon la coutume, formassent seuls l'équipage du vaisseau-amiral de la flotte* (2).

La marine de Saint-Malo se composait alors de 150 navires, dont 60 au-dessous de 100 tonneaux et 90 de ce dernier tonnage, jusqu'à 400 tonneaux.

Louis XIV ordonnait à Paris la formation d'un conseil général du commerce, où tous les ports étaient tenus d'envoyer deux députés pris parmi les négociants les plus capables et les plus accrédités, afin d'aviser *au bien et augmentation du trafic et commerce dans son royaume.*

Colbert ayant remarqué le peu de prospérité de nos tentatives de colonisation à Madagascar et à Bourbon, résolut de former une compagnie sur une grande échelle. Il assembla les principaux négociants de Paris; le roi écrivit à ceux de Saint-Malo pour les réunir aux premiers. Le 1er juillet

(1) Abbé Manet : Ses grandes recherches.
(2) Archives municipales.

1665, Colbert fut nommé chef de cette illustre compagnie ; une chambre de direction particulière fut fixée à Saint-Malo.

La première flotte partit de Brest et fut reçue dans toute l'Inde avec une grande joie par les princes du pays. L'île de Madagascar reçut le nom d'île Dauphine. Les constructions furent favorisées; le roi donnait cinq livres par chaque tonneau qui dépassait le chiffre de cent. Celui qui achetait un navire en pays étranger recevait quatre livres par chaque tonneau; enfin, celui qui portait des habitants dans les colonies recevait une prime.

Comme depuis quelques mois la guerre avait recommencé entre l'Angleterre et la France, le duc de Beaufort, amiral de France, qui était d'origine bretonne par sa mère, écrit, en janvier 1667, au procureur-syndic, et demande des hommes pour former l'équipage de son vaisseau, *qui porte le premier pavillon de la chrétienté*. Il ne sera assuré du succès, ajoute-t-il, que quand il aura les vaillants marins qu'il réclame.

En cette même année, la brusque déclaration de guerre par la France à l'Espagne, causait les plus vives alarmes aux Malouins, qui avaient de bien grands capitaux sur la flotte espagnole des Indes. Depuis plusieurs mois, on attendait cette flotte à Cadix, avec les richesses du Pérou qu'elle devait y débarquer. Confiant dans la loyauté castillane, le port de Saint-Malo expédia quelques bâtiments armés qui allèrent réclamer ce qui lui appartenait à bord des vaisseaux espagnols. Aujourd'hui, on ne concevrait pas cette démarche entre sujets de deux nations en guerre, et cependant elle eut tout le succès désiré. Une lettre de Colbert aux Malouins certifie ce fait incroyable de nos jours. Les bâtiments de Saint-Malo allaient porter à Cadix des toiles de Quintin et de Pontivy, dites ordinaires, pour une valeur de 2,500,000 livres; des toiles de Vitré et de Laval, dites haute et basse

laise, pour plus de 1,200,000 livres. Il y avait d'autres articles que Saint-Malo tirait de Rouen, Paris, Lille et Cambrai, comme toileries noires, dentelles et chapeaux de carton. Tous ces objets s'embarquaient sur les galions espagnols, et c'étaient les retours de leur produit que les Malouins allaient chaque année chercher à Cadix.

Pendant les guerres qui précédèrent le traité de Nimègue, et qui commencèrent en 1672, les Malouins ne manquèrent pas d'acquitter, comme de coutume, leur dette envers l'Etat. Ils avaient augmenté le chiffre de leurs navires et celui de leurs corsaires, qui formaient une espèce de maréchaussée maritime, et ne firent pas entrer dans les ports de France, durant ce temps-là, moins de 13 à 1,400 vaisseaux ennemis. Nous trouvons dans un auteur malouin contemporain, messire Porée du Parc, ce passage : « Mon dessein n'est » point d'entrer dans le détail des actions des corsaires de » Saint-Malo depuis 1672; elles sont nombreuses et héroïques; » mais je puis dire qu'entre les capitaines de ces guerres, » feus MM. Des Saudrais du Frêne et De la Bellière Lefer, » se distinguèrent par plus de trente combats, soit à forces » égales, soit à forces inégales, et dans lesquels ils restèrent » toujours victorieux. » Ainsi, chaque fois que la guerre mettait obstacle à leur commerce ou le diminuait, les Malouins mettaient des canons à bord de leurs navires et allaient faire sur leurs ennemis des captures, qui les indemnisaient de la cessation momentanée de leurs relations mercantiles.

Une flûte de Saint-Malo de 22 canons et un vaisseau du roi, de 44, sauvèrent la Martinique attaquée par Ruyter et Stirum, en 1674. Le 1er octobre, en présence du duc de Chaulnes, les corsaires malouins firent entrer à Brest un vaisseau de guerre de cette expédition hollandaise, dont ils s'étaient emparés. Au reste, les marins de Saint-Malo se

trouvaient partout où se tirait un coup de canon pour la défense de la patrie.

Durant la paix qui suivit le traité de Nimègue, le commerce maritime prit un grand développement; mais en 1688, au moment où les Malouins faisaient si bien leurs affaires et celles de l'Etat, Louis XIV leur enlève leurs vieilles franchises. Toutefois, devant la menace d'une nouvelle guerre, ils comprennent que la vie d'un peuple n'est pas seulement dans ces priviléges dont la perte devait leur être si préjudiciable; ils cherchent à compenser cette perte par des efforts héroïques dans la lutte qui se prépare.

Ici, les annales de Saint-Malo sont d'un intérêt majeur. Lorsque les flottes de Louis XIV seront écrasées, les audacieux succès de ses expéditions navales feront oublier nos revers. Les Malouins restèrent les plus redoutables antagonistes de l'Angleterre, en interceptant sur toutes les mers ses vaisseaux; ils deviendront en quelque sorte les soutiens et les entremetteurs de la fortune publique.

Ce majestueux ensemble de fortifications qui couronne les ilots de la plage, due au génie de Vauban, va repousser les deux plus formidables entreprises de guerre qui aient été dirigées contre leur ville.

Malgré les deux bombardements consécutifs dont les Anglais les accablèrent les 26 novembre 1693 et 14 juillet 1695, leurs armateurs ne cessèrent point de soutenir leur réputation, surtout sur les côtes de Hollande, de Terre-Neuve, de Portugal et d'Espagne, où ils capturèrent entre autres huit vaisseaux de guerre de 40 à 50 canons, plusieurs vaisseaux de la compagnie anglaise, de même qu'un grand nombre de traineurs des flottes de Smyrne et de Bilbao.

En 1696, en reconnaissance de leurs nombreux exploits, Monseigneur Louis-Alexandre de Bourbon, comte de Toulouse, duc de Penthièvre, grand-amiral de France, leur fit

présent de 24 pièces de canon en fer coulé, dont 12 de 36 livres de balles, et 12 de 48, toutes montées : don magnifique, duquel il ne reste plus de trace (1).

Enfin, l'année suivante, la paix après laquelle toute la nation soupirait, se fit, et l'Europe put goûter quelque repos.

C'est en 1698 qu'eurent lieu ces célèbres associations malouines qui ont introduit tant de richesses en France et que l'on nomma communément *Compagnie des mers du Sud*, dans laquelle le fameux négociant Noël Danycan joua le principal rôle. Les côtes du Chili et du Pérou, sur la mer Pacifique, fermées avec sévérité aux vaisseaux étrangers par le gouvernement espagnol, furent ouvertes aux vaisseaux malouins, qui y portèrent en abondance toutes sortes de marchandises d'Europe, et qui en rapportèrent une quantité extraordinaire de piastres et de pignes tirées des mines inépuisables du Potosi et autres lieux.

La première expédition partit de La Rochelle sous le commandement de M. Gouin de Beauchêne, qui fut le premier Malouin qui doubla le cap Horn. Quoique l'on ignorât quels étaient les objets les plus convenables, les retours ne donnèrent pas moins de quatre capitaux.

Voici les noms de quelques-uns des braves marins qui, par leurs exploits, élevèrent à un si haut degré leur ville maternelle, en soutenant avec courage et persévérance la lutte commencée en 1689 : Duguay-Troüin, Hervé des Saudrais, Alain Porée, Legous, sieur Des Fontaines; Louis-Paul Danycan, sieur de la Cité, et Joseph Danycan; Athanase

(1) En 1832, le ministre de la guerre fit enlever ces pièces pour les envoyer à la fonte. L'administration de la ville laissa ainsi disparaître ce témoignage de la gloire de nos ancêtres, sans protester, ou même sans demander qu'une seule de ces pièces lui fût laissée comme souvenir.

Le Jolif, Lefer de Beauvais, Lefer de la Bellière, Belle-Ile-Pepin, François Fossart, De la Villauglamatz, Thomas de Miniac, Etienne Piednoir, Joseph Gravé, Jacques Boscher, Josselin Gardin, Noël des Antons, Nicolas de Geraldin, Nicolas Arson. Nous bornons ici cette longue liste, que nous pourrions facilement doubler par d'autres noms de citoyens qui ne méritèrent pas moins de la patrie.

Nous sommes arrivés au XVIII[e] siècle, dont les premières années furent, pour le commerce maritime de Saint-Malo, l'époque de son apogée; et les dernières années, celles de son anéantissement. En l'année 1700, la population *intrà muros* avait atteint le chiffre énorme de 19,000 âmes; en 1800, malgré les accroissements de la ville, le nombre des habitants sera tombé à la moitié, sans pouvoir se relever.

Dans la guerre dite *de la succession*, guerre si désastreuse pour la France, si ruineuse pour ses finances, les Malouins équipèrent bon nombre de vaisseaux du roi, au moyen de ces grandes associations dont Luc Troüin fut un des plus zélés directeurs. Leurs corsaires qui, chaque année, ne s'élevaient pas à moins de cinquante, redoublèrent d'activité (1). Ils envoyaient en même temps des vaisseaux portant de 36 à 50 canons, au Chili et au Pérou. La chambre de direction qu'ils possédaient chez eux, leur permit de faire de gros profits pour leur propre compte, tout en travaillant au succès de l'association générale. Ils furent les premiers à ouvrir le commerce de Moka, donnèrent naissance aux comptoirs de Surate, de Calicut et de Pondichéry. Ils firent la conquête de Rio-Janeiro, prirent possession de l'île Maurice, à laquelle ils donnèrent le nom d'Ile-de-France, sau-

(1) Par un état de liquidation qui avait été fait devant Messieurs de l'amirauté, état que nous avons eu des archives de la marine, nous voyons qu'en 1704 il est entré à Saint-Malo 81 prises, dont la vente a produit 2,422,650 livres, 00 sols, 2 deniers.

vèrent le royaume au moyen d'un prêt de 30 millions, agrandirent leur ville et l'entourèrent de remparts. A la mort de Duguay-Troüin, un autre grand homme vint le remplacer, ce fut Mahé de la Bourdonnais, qui fonda les îles de France et de Bourbon, et répara les désastres que la France avait éprouvés en Asie.

Le commerce maritime de Saint-Malo baissa dans les guerres malheureuses et mal habilement dirigées qui eurent lieu sous Louis XV, et que termina le honteux traité de 1763. Il se maintint sous le règne de Louis XVI, à l'état où il venait d'être réduit sous son prédécesseur; mais il fut anéanti dans la tourmente révolutionnaire de 1794-1795, durant laquelle il ne lui resta que deux ou trois caboteurs et point de corsaires. Ce ne fut qu'à partir de 1796 que l'on put armer quelques croiseurs, qui permirent à de nouvelles maisons de commerce de s'établir; les anciennes avaient disparu.

Nous allons entrer dans quelques détails sur les faits que nous venons d'énoncer.

La première faillite connue eut lieu en juin 1701. Le corps municipal, jaloux de la réputation dont la ville de Saint-Malo avait toujours joui en matière de commerce, s'adressa lui-même au Parlement pour le supplier d'exclure à jamais le failli de toute fonction publique et de lui interdire à l'avenir toute voix active et passive dans les affaires de la communauté. Le conseil municipal écrivit dans le même sens au comte de Toulouse, *pour que tout gentilhomme qui proposerait un contrat d'attermoiement fût déchu de sa noblesse.* Cette susceptibilité fait honneur aux négociants malouins, et confirmait les opinions de Charles de Montmorency, lorsqu'écrivant au grand-amiral d'Angleterre il disait : « *Qu'ils étaient entremetteurs de la plus légitime, franche et loïale négociation qui pust être désirée.* »

Le 6 janvier 1708, deux bâtiments de 600 tonneaux, portant 50 et 40 canons, le *Curieux* et le *Diligent*, commandés par deux capitaines malouins, allèrent à Moka et effectuèrent leur retour le 12 mai 1710. Ils rapportèrent du café, de la myrrhe, de l'encens, de l'aloès, du baume de la Mecque et diverses autres drogueries. Un autre navire de Saint-Malo porta à Bourbon des plants de café; ce fut alors que les habitants de cette colonie reconnurent qu'ils avaient dans leurs montagnes un arbuste pareil. On en fit la confrontation. Ce dernier se trouva plus long, plus mince, plus vert et plus amer (1). Depuis lors on cultiva des plants du café de l'Yémen et celui de l'île, ce qui devint une source de prospérité pour la colonie.

En se rendant à Moka, le *Curieux* et le *Diligent* capturèrent le vaisseau hollandais le *Vainqueur*, de 1,000 tonneaux, portant 36 canons, et qui se rendait de Middlebourg à Batavia. Ils le conduisirent à Moka, et le chargèrent de café. En revenant tous trois à Mascarin (Bourbon), ils prirent un autre bâtiment hollandais, le *King*, de 800 tonneaux, armé de 42 canons, sortant de Batavia et allant à Amsterdam. Ils relâchèrent à l'île Maurice le 4 octobre 1709. Comme elle était encore occupée par les Hollandais, ils y débarquèrent leurs prisonniers. De là ils allèrent jeter l'ancre sur la rade de Saint-Denis (île Bourbon); enfin l'expédition rentra à Saint-Malo, rapportant un bénéfice considérable.

Le 16 juillet 1708, à bord de la *Notre-Dame-de-l'Assomption*, de 40 canons, dont il était capitaine, Alain Porée découvrit la partie Est des *îles Malouines*; il poursuivit sa route vers le Chili et le Pérou, et revint à Saint-Malo avec une cargaison de 8,000,000 de livres.

En 1709, la France était écrasée par le nombre de ses

(1) Ce café sauvage n'est pas aussi estimé que celui que l'on cultive dans les habitations; on le désigne sous le nom de café *roi*.

ennemis et la disette des grains. Les contributions étaient considérablement augmentées, toutes les charges vendues, les églises dépouillées de leurs ornements, qui avaient été envoyés à la fonte. Louis XIV, qui avait rejeté les conditions que les alliés voulaient lui imposer, fait appel à la nation, ne sachant plus quel autre moyen employer pour sauver son royaume que gagnait peu à peu l'esprit de révolte.

Dans cet affreux état de détresse, tout était perdu, si la Providence n'eût pourvu aux pressants besoins de la patrie. M. Chabert, commandant le vaisseau du roi l'*Aimable*, escortait des bâtiments malouins qui revenaient de la mer du Sud (Chili et Pérou); étant arrivé dans cette fâcheuse conjoncture à la hauteur de Belle-Ile, il fit à son convoi le signal de le suivre dans la rivière de Blavet, où il entra sans obstacle, et mouilla au Port-Louis, le 27 mars 1709. Cette flotte malouine se composait de la *Confiance*, du *Joseph*, du *Saint-Jean-Baptiste*, du *Danycan*, du *Philippeaux*, du *Chancelier*, du *Royal-Jacques* et du *Charles*. Elle rapportait, soit en piastres, soit en pignes, une valeur au moins de 30 millions, et ces millions entrèrent dans le trésor épuisé de l'Etat.

Ce service ne fut pas le seul que, dans cette fatale année, les Malouins rendirent à la patrie; ils firent partie des deux principales compagnies que forma le ministère pour faire venir de l'étranger des blés, dont on avait encore plus besoin que d'argent. La première compagnie tira de Barbarie et des îles de l'Archipel 120,000 quintaux de froment; la seconde en tira du Nord, par Dantzick, une plus grande quantité encore.

En 1711, le fameux capitaine Duguay-Troüin prit la ville de Rio-Janeiro sur les Portugais; et, par suite, cette prise causa de grandes pertes à la Hollande et à l'Angleterre. Quoique le vaisseau le *Magnanime*, de 74, qui rapportait en

France la moitié des richesses enlevées aux Portugais, se fût perdu corps et biens, les intéressés retirèrent encore deux capitaux de leurs mises dehors.

Dans le cours de la même année, le Malouin Brignon, allant au Pérou, reconnut les îles Sebaldes. Quelques années après, Guillaume Dufresne, sieur d'Arsel, capitaine du vaisseau le *Chasseur*, reçut à Moka, le 27 juin, par le vaisseau l'*Auguste* de Saint-Malo, l'ordre de M. de Pontchartrain, qui lui prescrivait de prendre possession de l'île *Maritius* que les Hollandais venaient d'abandonner. Conformément à cet ordre, Dufresne se dirigea vers cette île, en prit possession le 20 septembre 1715, et lui donna, selon les désirs de Louis XIV, le nom de l'*Isle-de-France*.

A l'époque où les vaisseaux confiés à Duguay-Troüin revenaient victorieux, la ville de Saint-Malo méritait mieux encore de la patrie par ses nombreux armements et ses expéditions lointaines qui enrichissaient le royaume. En effet, vingt navires d'un fort tonnage, armés de 30 à 50 canons, allaient au Pérou, en Chine, à Moka, à Carthagène et au Mexique; quarante autres d'un moindre port se rendaient à Terre-Neuve et dans les colonies occidentales, unissant la guerre au commerce; trente corsaires, sous le nom de frégates, portant de 20 à 36 canons, et un équipage de 150 à 200 hommes, sillonnaient en tous sens la mer d'Europe, arrêtant les bâtiments anglais; dix autres petits corsaires, sous la dénomination de corvettes, traversaient la Manche, et allaient jusque dans les ports de la Grande-Bretagne jeter la perturbation dans son commerce maritime, en y enlevant ses navires. En outre, plus de cent caboteurs parcouraient les côtes de France et les ports, depuis Dunkerque jusqu'à Bayonne.

Voici les capitaines qui illustrèrent leurs noms dans cette dernière période du règne de Louis XIV. Ces capitaines,

après avoir livré maints combats contre nos ennemis, allaient porter leurs glorieux pavillons dans les contrées les plus éloignées : Philippe Weilche (1), Jean Rouzier, Charles Chapdelaine (2), Jean Dupré, Le Jolif, sieur de Limoilou (3), Joseph Girard, Lebrun, sieur de Champloret, Etienne Daniel (4), Bauvais-Grout, La Villecollet, Pradel-Daniel (5), Alexis Bezard, Robert Surcouf (6), Jean Noudil, Guillaume Buisson, Julien Marion, sieur Dufresne, Le Gobien, Joseph Chauchart, sieur de la Vicomté, Guillaume Dufresne (7), sieur d'Arsel, Gravé, sieur de la Mancelière, Cormier, sieur de Bellevent, Laurent Battas, sieur Duchesne (8), Joseph Le Gentil, Gravé, sieur de la Beslière, Gilles Avice, Beaubriant-l'Evèque (9), La Briselaine, M. Brignon (10).

Le 14 novembre 1715, l'hôtel de la Monnaie reçut encore vingt-quatre charrettes chargées de lingots d'argent et de lingots d'or, provenant des vaisseaux malouins, pour la fabrique des espèces. On commença dès ce moment à payer régulièrement les rentes à l'Hôtel-de-Ville, ce qui causa une grande joie dans le public. C'est l'époque *où les députés du Tiers-Etat de la ville de Saint-Malo* furent autorisés à entrer

(1) Ce capitaine se distingua dans la guerre précédente; il fut le premier Malouin qui alla à Moka. On écrit aussi son nom Welche.

(2) Frère d'un fameux armateur de ce nom.

(3) Frère aussi d'un illustre armateur de ce nom.

(4) Cousin de Duguay-Troüin. Pradel-Daniel commandait la *Concorde* dans l'expédition de Rio-Janeiro.

(5) Cousin de Duguay-Troüin.

(6) Bisaïeul de notre Robert Surcouf.

(7) Le premier qui prit possession de Maurice. Il lui donna le nom d'*Isle-de-France*.

(8) Voyages de découvertes dans les mers du Sud. Il avait à bord l'ingénieur Fraisier.

(9) Ce capitaine se distingua dans la précédente guerre, ainsi que la plupart des capitaines qui figurent sur cette liste.

(10) Découvre les Sebaldes, dans un voyage de découvertes.

aux *Etats-Généraux de la province* et à siéger dans cette assemblée l'épée au côté.

Comme le roi ne pouvait équiper ouvertement des vaisseaux pour aller porter Jacques III en Ecosse, ce fut M. Noël Danycan, le fameux armateur, qui prit sur lui de fournir les navires nécessaires à cette expédition. — Jacques fut contraint de repasser en France, après avoir lutté vainement contre son compétiteur.

Louis XV favorise Saint-Malo dans son commerce d'Afrique, par ses lettres-patentes du 16 janvier 1716.

En même temps qu'il favorisait les Malouins par cet édit du 16 janvier, le roi, en exécution de l'article 6 du traité d'Utrecht, leur fit défense, par sa déclaration du 26 janvier, sous peine de la vie, de continuer le commerce de la mer du Sud (1) : ce fut un coup funeste pour Saint-Malo. Néanmoins, les négociants recommencèrent à envoyer leurs navires porter à Cadix leurs toiles de Bretagne et les objets de France qui convenaient aux colonies espagnoles.

Le 27 septembre 1732, Louis XV, par dérogation aux priviléges exclusifs de la Compagnie des Indes, accorde aux Malouins l'entrepôt des cafés de la Martinique, de la Guadeloupe, de Grenade et de Marie-Galante.

Durant la guerre de 1744 à 1748, ils armèrent 85 corsaires portant 2,110 canons et montés par 14,646 marins, ce qui était moins de la moitié que sous le règne de Louis XIV; dans celle de 1756, ils n'armèrent en sept années que 99 corsaires, lesquels se signalèrent, il est vrai, comme de coutume, par de nombreuses prises. Elles les dédommagèrent en partie des pertes énormes que les Anglais leur avaient fait éprouver avant la déclaration de guerre de 1756, en

(1) Le navire était confisqué et l'armateur condamné à 100,000 piastres d'amende.

leur enlevant trente bâtiments marchands qui revenaient des colonies sous la foi des traités.

Deux ans après, les Anglais, maîtres de la mer, firent une descente à Cancale, à trois lieues de Saint-Malo ; ils vinrent avec 16,000 hommes semmer la ville de se rendre, brûlèrent 70 navires, corsaires et marchands, incendièrent les corderies et les chantiers, et puis se rembarquèrent. La perte pour le commerce fut estimée de 12 à 14 millions. Néanmoins, les Malouins purent encore mettre en mer plusieurs corsaires et se venger ; mais partout diminution notable. Toutefois, à l'époque de la Révolution, Nantes seule, dans toute la province, pouvait entrer en concurrence avec Saint-Malo : un léger aperçu, fondé sur la vérité, en sera la preuve.

Dans les quatre années que dura la paix qui avait précédé la dernière rupture, Saint-Malo avait armé 40 navires pour les Antilles, 33 pour la côte de Guinée, 438 pour Terre-Neuve et le Canada. Mais dans ce relevé ne sont pas comprises les expéditions pour les Indes et la Chine, ni celles du petit et du grand cabotage, ainsi que le trafic des toiles avec Cadix pour les colonies espagnoles.

Les événements causés par les guerres qui se sont succédées, nous ont empêché de relater que, le 1er mai 1753, la cité malouine avait acquis un nouveau degré d'importance, par la réunion de Saint-Servan comme faubourg ; union qui a duré jusqu'au 13 décembre 1790, époque à laquelle les deux communes ont été séparées.

Le 8 septembre 1763, quelques mois après la signature de la honteuse paix acceptée par la France, bon nombre de navires malouins allèrent fonder une colonie aux *îles Malouines*, que leurs ancêtres avaient découvertes (1).

(1) Cette colonie fut abandonnée quelque temps après son établissement.

Quoique la marine et le commerce de la France eussent été mal dirigés pendant les guerres que nous avions soutenues contre l'Angleterre, guerres dans lesquelles nous perdîmes, par incurie, le Canada, une grande partie de Terre-Neuve et plusieurs de nos colonies; quoique Saint-Malo eût vu son port de marée au pouvoir des ennemis, ses vaisseaux brûlés avec ses chantiers et ses corderies, nous devons citer les citoyens qui soutinrent cette lutte si désavantageuse contre des adversaires si puissants par leurs forces et si arrogants par leurs succès. Voici leurs noms : Mahé de la Bourdonnais, Grout de Saint-Georges, Yves-Marie Roche, Toussaint Guyomard, Jolif du Colombier, Becard, Sauguinet, Nicolas Gaillard, Bourdas, Dufresne-Marion, La Rondinière, Jacotar, Duclos-Guyot, Chenard de la Giraudais, Marchis.

Le 7 mars 1770, les Malouins supprimèrent définitivement les *chiens du guet*, destinés à empêcher, pendant la nuit, les voleurs d'approcher des navires laissés à sec sur la vase. Ces chiens avaient donné cours au dicton banal qu'on connaît encore aujourd'hui dans toute la France.

Pendant les dix années de paix qui suivirent les traités de 1763, par lesquels nous perdîmes le Canada et une partie de Terre-Neuve, et quoique dans la dernière guerre le commerce eût fait des pertes considérables, on arma encore à Saint-Malo 2,184 navires du port de 196,778 tonneaux, sur lesquels furent employés 51,786 hommes d'équipage. Par un état de cette époque (1772), sur le produit de la pêche de Terre-Neuve, nous trouvons que 79 navires expédiés rapportèrent 2,289,969 livres 15 sous 4 deniers de morue, 183,063 livres 12 sous 9 deniers d'huile en barriques, 5,738 livres 9 sous 10 deniers de langues et naux. — Total, 2,478,771 livres 17 sous 11 deniers.

Le 11 mai 1777, la ville de Saint-Malo fut honorée de la

visite du comte d'Artois et de celle de Joseph II, empereur d'Allemagne.

Cependant la navigation se relevait de ses pertes, car dans cette même année, sans comprendre 111 navires ou embarcations affectées au grand et au petit cabotage, 78 bâtiments allèrent à Terre-Neuve, 6 à la côte de Guinée, 5 à Saint-Domingue, 5 à Cayenne, 3 à la Guadeloupe, 4 à la Martinique, 2 au Bengale, 2 aux îles de France et de Bourbon, et 2 à Pondichéry.

Cinquante-et-un navires étrangers, anglais, russes, hollandais et suédois, entrèrent avec des cargaisons de leurs pays.

Cent douze navires français, appartenant aux ports de Bordeaux, de Bayonne, de Rouen, de Dunkerque et Lorient, arrivèrent avec des produits de ces dernières villes.

Enfin, vingt gabares, depuis 10 à 40 tonneaux, furent occupées, dans cette année, à apporter à Saint-Malo des bois de construction qu'elles allaient prendre dans différents petits ports ou havres, près Saint-Malo.

La guerre maritime de 1778 vint interrompre le commerce. Durant cette guerre de cinq années consécutives, Saint-Malo n'arma que 58 corsaires qui portaient 602 canons et 4,932 hommes. Sous les guerres de Louis XIV, les Malouins mettaient chaque année ce nombre-là à la mer. Quatorze navires seulement furent équipés en guerre et marchandises pour les colonies d'Amérique. Sous Louis XIV encore, malgré la guerre, le double de ce nombre de navires aventuriers se rendit chaque année dans les Antilles. Nous faisons cette comparaison pour montrer combien les ressources maritimes de Saint-Malo avaient diminué sous Louis XV.

Les corsaires malouins, pour la plupart, se distinguèrent par des exploits souvent difficiles, et plusieurs, dans leur

défaite même, obtinrent des éloges de leur patrie et de leurs ennemis. Les corsaires qui méritaient particulièrement d'être cités, sont : le *Duc-de-Chartres*, la *Duchesse-de-Polignac*, l'*Aigle*, le *Bougainville*, le *Tapageur*, l'*Aglaé* et l'*Enjôleur*. Ils avaient pour capitaines MM. Dupont, Guidelou, Dalbarade, Morin, Flugat-d'Herville, Dugué-Dulaurent et Breton-la-Vieuville, qui remplaça M. Lefer de la Gervinais. Ce ne fut pas seulement sur les corsaires que les Malouins se distinguèrent durant cette guerre. Les besoins du service les appelèrent dans les états-majors des vaisseaux du roi, et plusieurs d'entre eux eurent des commandements. Nous citerons comme s'étant fait remarquer par leur belle conduite, MM. Lefer-Bauvais, Grout de la Motte, Beaulieu, Bossinot, Sebire-Beauchêne, Garnier-Dufougeray, Jean Macé-Lefer, Thévenard, Pierre Bouvet, etc.; Pierre Landais, le rival de Paul Jones, qui servait la cause américaine, était de Saint-Malo.

Nous n'avons pas compris dans les bâtiments armés à Saint-Malo pendant la guerre, douze belles frégates, que le roi fit construire sur les chantiers de Solidor; vingt corvettes et autant de flûtes ou transports.

A la paix de 1783, il se forma à Saint-Malo et à Paris une compagnie à la tête de laquelle se mit un négociant malouin, M. Grandclos-Meslé. Cette compagnie entreprit de rétablir le commerce avec la Chine. Un fonds de plusieurs millions fut réalisé. Le roi fournit deux de ses vaisseaux ; Saint-Malo, trois de ses plus forts bâtiments. Cette paix, qui promettait quelque durée, fit reprendre les spéculations commerciales que nous avons indiquées ailleurs.

Le 1er août 1785, plusieurs marins, et notamment le jeune officier Le Gobien, partirent avec l'infortuné La Peyrouse pour ce fatal voyage autour du globe, dont ils ne sont jamais revenus.

Voici le relevé qui fut fait le 31 mai 1790, c'est-à-dire après sept années de paix :

Le port de Saint-Malo expédia 887 navires au long-cours, 444 au cabotage, ensemble 1,331 bâtiments, sur lesquels furent employés 35,661 marins. Les avances qui furent comptées s'élevèrent à 5,661,371 francs, qu'on pourrait au moins doubler pour exprimer le chiffre des décomptes de ces marins. Sous Louis XIV, pendant les sept années qui suivirent la paix de Nimègue, Saint-Malo expédia 2,281 navires, c'est-à-dire 950 de plus qu'à l'époque où nous sommes arrivés (1).

Le 28 mars 1789, Saint-Malo obtint la promesse d'avoir un député aux Etats-Généraux. L'horizon politique s'annonçait plein de graves événements; la garde nationale s'organisa, et, cinq jours après, les clés de la ville furent ôtées au lieutenant du roi et remises aux mains du maire, qui était aussi colonel de la milice bourgeoise.

Ce fut à cette époque que les habitants du faubourg Saint-Servan, profitant du bouleversement du royaume, se créèrent une municipalité séparée de celle de la ville, qui prit l'administration de ses deniers communs.

Le 30 janvier 1790, le recensement de la population *intra muros* donnait encore le chiffre de 11,600. Le 4 février, Saint-Malo fut désigné pour être *chef-lieu de district*.

M. Dominique Sébire, vingt-troisième maire depuis l'origine de cette charge commissionnée par Louis XIV, quitta la place. Comme on venait de renverser les anciennes institutions, les habitants voulurent avoir pour premier magistrat un citoyen élu d'après les nouveaux principes. Ils choi-

(1) Quoique Saint-Servan ait cessé en décembre 1790 d'être réuni à Saint-Malo comme faubourg, nous confondrons les armements de cette ville avec ceux de Saint-Malo.

sirent M. Claude Guy-Louvel, qui prit le titre de *maire constitutionnel.* M. Alexandre Duparquier fut élu à Saint-Servan.

Le chef-lieu du district devint, le 1er mai 1800, une sous-préfecture chef-lieu du premier arrondissement d'Ille-et-Vilaine, qui se compose de neuf cantons et de soixante-six communes. Sur le vaste emplacement de son ancien évêché se trouve aujourd'hui l'Hôtel-de-Ville et celui de la sous-préfecture. Ces bâtiments, qui ont été réédifiés, renferment le tribunal de première instance, et ceux du commerce et de la justice de paix. En outre, la chambre de commerce y possède un local pour ses réunions; la caisse d'épargnes, ainsi que la caisse de secours mutuels y tiennent leurs bureaux.

A son port de marée, on substitue un bassin magnifique, entouré de quais superbes et de belles cales de construction. Il est bordé à l'est par une route qui facilite les communications avec le midi de la France. Ce bassin aura encore à l'ouest une chaussée qui unira, sur le point le plus rapproché, Saint-Malo à son ancien faubourg, pour n'en plus faire qu'une seule et même ville sous deux noms différents. De belles corderies, des usines de toute nature qu'on crée sur le Sillon et dans sa banlieue, des lignes de bateaux à vapeur qui s'établissent avec les ports voisins, sont à la fois de puissants éléments de succès. Tout enfin promet pour l'avenir de Saint-Malo l'immense développement de prospérité dont son port est susceptible.

L'ancien diocèse de Saint-Malo, jadis le plus étendu de la haute Bretagne, n'est plus qu'une cure de première classe. L'évêque, ainsi que son chapitre, ont fait place à un curé, quatre vicaires et quelques prêtres. De toutes les succursales de l'ancienne Cathédrale, il ne reste plus que l'église de *Saint-Sauveur*, adhérente à l'Hôtel-Dieu, desservie

par un ecclésiastique ayant le titre de chapelain. L'église de l'Hôpital-Général, que la ville de Saint-Malo possède en Saint-Servan, a aussi un chapelain qui relève du curé de Saint-Malo.

Le gouvernement militaire de la ville et du château, vu son importance, n'avait jamais été commis autrefois qu'à des officiers occupant de grandes charges à la Cour ou dans l'Etat, et appartenant aux premières familles de Bretagne et du royaume. En 1793, Saint-Malo et son château furent encore classés parmi les villes de guerre de premier rang. Aujourd'hui, ils ne forment plus qu'une place de quatrième ordre, confiée à un lieutenant-colonel, dont la surveillance militaire embrasse tout l'arrondissement.

Trois grandes administrations, qui ressortent du ministère des finances, sont fixées à Saint-Malo : une direction de douanes, la direction des droits réunis (1), une inspection de culture et de magasin de tabac.

Les autres administrations que possède Saint-Malo sont : inspection des lignes télégraphiques, recette particulière des finances, chef-lieu de perception, conservation des hypothèques, bureaux de l'enregistrement et des domaines, bureaux des classes de gens de mer, sous-direction d'artillerie, *chéferie* du génie militaire, direction des postes, contrôle des contributions directes, vérification des poids et mesures, administration des digues et marais de Dol, commission sanitaire, comité d'hygiène, comice agricole cantonal, lieutenance de gendarmerie, consulats étrangers, chambres d'assurances maritimes, bourse pour les affaires commerciales et chambre de commerce.

Saint-Malo a toujours son école d'hydrographie que Colbert y fonda, diverses institutions pour l'éducation des

(1) Depuis deux ans, ces directions ont été retirées.

jeunes gens des deux sexes, une école des Frères de la doctrine chrétienne pour les enfants indigents. Indépendamment de son Hôtel-Dieu, la ville possède, ainsi que nous l'avons dit, un Hôpital-Général à Saint-Servan, qui remonte à l'année 1680. Ces établissements sont desservis par les Dames de Saint-Thomas-de-Villeneuve.

L'administration municipale pourvoit par ses octrois à la dépense de ses hôpitaux, lorsqu'elle excède leurs revenus. Saint-Malo possède en outre une maison dite *de la Providence*, pour procurer du travail aux pauvres et porter des secours à ceux appelés *pauvres honteux ;* une maison des *Sœurs de la Charité*, qui reçoit près de quatre cents jeunes filles pauvres, et où elles apprennent à lire, à écrire et à coudre. Les sœurs de *Saint-Vincent-de-Paule*, qui dirigent cet établissement, vont porter des secours aux pauvres malades et les soigner. Saint-Malo possède encore une maison connue sous le titre de *Maison des Orphelins de Marie*, qui reçoit et élève cinquante jeunes filles pauvres; enfin, une salle d'asile pour les enfants des deux sexes du premier âge.

La guerre maritime de 1793, aussi bien que la guerre civile qui eut lieu dans nos contrées, portèrent un coup mortel à notre commerce. Dans cette première année 1793, on arma encore 21 corsaires; mais les deux années suivantes, on ne put en mettre aucun à la mer; une affreuse disette vint augmenter les souffrances de la population. La plupart des anciens négociants avaient été incarcérés ou mis à mort, ou obligés de fuir. Lorsque Saint-Malo put respirer, après le départ de l'affreux proconsul Lecarpentier, on s'occupa de renouer les affaires commerciales, qui seules pouvaient procurer la vie au pays. Enfin, vers le mois de juin 1795, on put mettre à la mer 5 petits corsaires. De 1796 à 1797, le nombre s'éleva à 30; mais plusieurs n'étaient armés que d'espingoles et de fusils. L'année suivante, les Malouins ar-

mèrent 28 corsaires, bien qu'un grand nombre des 30 précédents croiseurs eussent été pris. Entre ces navires, on doit citer particulièrement la *Minerve*, la *Jeune-Emilie*, la *Favorite*, l'*Amitié*, les *Bons-Amis*, la *Marie*, le *Flibustier*, la *Laure* et l'*Audacieux;* les capitaines étaient : MM. Leger, Bedel, Legué, Zepart, Bossinot-Vauvert, Dupont, Coipel, Quimper et Thomas Loriol; ce chiffre de bâtiments armés fut entretenu jusqu'à la paix avec l'Angleterre, qui eut lieu en 1801. Les prises donnèrent de beaux bénéfices aux armateurs et plusieurs nouvelles maisons de commerce s'établirent. Les anciennes avaient presque toutes disparu dans la tempête révolutionnaire.

Durant la paix, qui fut signée à Londres en 1801, jusqu'à la reprise des hostilités, le 16 mai 1803, c'est-à-dire l'espace de dix-neuf mois, le commerce de Saint-Malo et Saint-Servan ne put expédier que 95 navires et 92 caboteurs. Depuis le 16 mai 1803, époque à laquelle la guerre éclata, jusqu'au 1er janvier 1806, Saint-Malo n'arma que 26 corsaires ; 88 caboteurs seuls entretinrent son commerce maritime restreint. On voit à quel point était réduite la marine marchande de Saint-Malo; le relevé suivant en donne une nouvelle preuve : Dans l'année 1806 et les années suivantes, jusqu'en avril 1814, c'est-à-dire dans un espace de huit ans, on arma 130 corsaires, 230 caboteurs, 13 navires en guerre et marchandises pour les colonies et 6 licences pour l'Angleterre. Mais ce qui prouve l'activité des Malouins, c'est qu'aussitôt qu'ils apprirent la paix, au mois d'avril, ils convertirent les corsaires en bâtiments marchands, réparèrent leurs navires de commerce délaissés dans le port; et, de la sorte, ils mirent encore en mer 99 bâtiments dans les huit derniers mois de l'année 1814.

La tâche de l'historien doit porter non seulement sur la consécration des événements qui ont contribué au bien-être

de la patrie, mais elle doit aussi faire sortir de l'oubli les noms des citoyens qui les ont accomplis. Après avoir parlé du nombre des corsaires qui bravèrent les vaisseaux ennemis, il est juste que nous citions les capitaines malouins les plus recommandables d'entre ceux qui les commandèrent.

Indépendamment des marins désignés précédemment, nous inscrirons les Lemême, les Surcouf, les Tréhouart, les Lejoliff, qui illustrèrent le nom malouin dans les mers de l'Inde. Ces noms reparurent avec éclat dans les guerres de l'Empire, précédant les Joseph Potier, Nicolas Surcouf, Malo Lenouvel, Pierre Gauttier du Parc, B. Gauttier, Leguen-Lacroix; et puis, dans les mers d'Europe, nous trouvons les Gallais, Jean Michel, Dupuy-Fromy, P. Niquet, J. Debon, Peltier, Verron, Sauveur, etc.

Dans les années suivantes, les armements augmentèrent progressivement. En 1818, par exemple, le nombre s'en éleva à 157; en 1820, le chiffre donna 182 bâtiments; enfin, en 1825, nous trouvons 221 navires expédiés. Depuis cette date, la quantité des armements est restée à peu près la même; seulement, les navires ont augmenté de dimensions et sont d'un plus fort tonnage.

Saint-Malo donna en 1834, à l'administration des tabacs, le terrain nécessaire pour l'érection d'un immense magasin contigu à l'église Saint-Benoît, que possédait déjà cette administration. En même temps, on poursuivait les travaux pour la nouvelle halle au poisson. A cette époque encore, on créa une caisse d'épargnes pour la classe ouvrière.

Le 12 janvier 1835, une commission des deux villes se rendit à Rennes, et là on approuva à l'unanimité les plans de l'ingénieur Girard de Caudemberg. Ce fut vers le mois d'avril que l'administration municipale prit en considération le rapport de M. Chapel, médecin, sur les avantages qu'offrirait à la ville un établissement de bains de mer sur notre

belle et immense grève. Depuis lors, une société d'habitants, n'ayant en vue que les intérêts et la prospérité du pays, à la tête de laquelle figurait M. Midy, s'occupa sans interruption de réaliser le projet indiqué, lequel devait prendre un si grand développement quelques années plus tard.

En effet, au commencement de l'année 1838, on s'occupa sérieusement de la fondation de l'établissement des bains de mer. Le ministre de la guerre accorda la concession temporaire du terrain reconnu nécessaire pour l'érection d'un élégant pavillon, qui reçut le nom de *Casino*. La ville accorda une subvention de 1,000 fr. par an à la société.

Des citoyens dévoués s'étaient réunis en société pour fonder, sous le patronage de l'administration municipale, une course de chevaux sur notre belle grève. Leur zèle fut couronné de succès. Le roi, le ministre de l'intérieur, le conseil général et le conseil municipal accordèrent des fonds qui permirent, avec ceux d'une souscription ouverte parmi les habitants, de mener à bien cette œuvre nouvelle. Les premières courses se firent les 17 et 18 octobre 1840, en présence d'un immense concours de personnes étrangères à l'arrondissement.

En 1843, la ville reçut de Québec les débris du navire la *Petite-Hermine*, que Jacques Cartier avait abandonné dans la rivière Saint-Charles, au Canada, en 1536.

Deux années après, M. Le Joliff, de Saint-Malo, qui habite sa propriété de la Fosse-Hingant, près de Cancale, conçut l'heureuse idée d'y créer, à ses frais, des régates à l'instar de celles du port du Hâvre. L'administration municipale, ainsi que les habitants de Saint-Malo, s'associèrent à cette louable entreprise et la favorisèrent au moyen d'une subvention et d'une souscription.

Les régates de Cancale ont continué avec un égal succès, quoique la ville de Saint-Malo ait créé pour elle de sem-

blables courses nautiques. Les unes et les autres ont acquis une certaine célébrité et attirent une foule d'étrangers.

L'année 1847 arriva. Dès les premiers mois, un sinistre pressentiment s'emparait de tous les esprits. L'exportation des grains nourriciers, qui continuait malgré les remontrances des chambres de commerce, alarmait les populations et les mécontentait contre le ministre et le gouvernement. Tout-à-coup la panique s'empare du ministère; des mesures plus rigoureuses que celles qu'on lui avait demandées furent prescrites. Ces mesures, qui causaient de l'effroi parmi le peuple, donnèrent lieu à des accaparements. Les fermiers cachèrent leurs récoltes et les grains manquèrent. En présence des émeutes qui éclataient dans les villes et des souffrances de la population malouine, le haut commerce ne prenant aucune initiative grande et généreuse, ainsi qu'il l'avait toujours fait en pareille occasion, les négociants qui le composaient préférèrent s'adresser aux citoyens de toutes les classes et de toutes les fortunes. On réunit par ce moyen une souscription de 216,000 fr., sous la garantie de la ville, sanctionnée par le préfet du département. La ville reste devoir aux prêteurs 66,000 fr., qu'elle paie par annuités.

Nous allons entrer dans quelques détails approfondis sur le commerce maritime de Saint-Malo et faire ressortir toute son importance actuelle, par les ressources qu'il puise dans l'industrie et l'agriculture, importance qui augmenterait encore si l'esprit d'association qui régnait sous Louis XIV n'était pas tout-à-fait éteint aujourd'hui.

Jusqu'ici, dans le cours de cette notice, nous n'avons indiqué que superficiellement les détails qui se rattachaient aux diverses époques que nous avons parcourues, et qu'autant qu'il était utile pour lier les faits entre eux et montrer les phases que subissaient notre marine et nos intérêts com-

merciaux, au moyen desquels la ville de Saint-Malo a toujours pu conserver sa prépondérance et même sa puissance dans les événements qui ont eu lieu dans le duché de Bretagne.

Aujourd'hui nous indiquerons le résultat du mouvement qui s'opère dans notre ville et notre port, par la quantité des marchandises qui entrent et qui sortent, et par le numéraire qui s'y compte à la suite des transactions commerciales qui ont lieu.

Nos relevés et nos calculs commencent au 1er janvier 1847, et s'arrêtent au 1er janvier 1848. C'est aussi à cette date que nous terminerons notre travail.

Dans le bulletin des douanes *des destinations*, nous trouvons que durant la même année 66 navires français entrèrent dans le port, portant 7,759 tonneaux ; 556 caboteurs chargés pour 28,668 tonneaux; enfin, 324 bâtiments étrangers, ayant à bord 17,688 tonneaux.

Les villes de Saint-Malo et Saint-Servan n'ont qu'un seul bureau d'armement, puisqu'elles ont un port commun. Mais pour le service des douanes, chacune de ces villes a son bureau particulier de recettes. Nous allons donner le relevé des *provenances* et des *destinations* de celui de Saint-Servan.

Nous trouvons sur l'état des *destinations*, 86 navires français, jaugeant 11,797 tonneaux; 194 caboteurs, portant 6,338 tonneaux; enfin, 18 navires étrangers, chargés de 2,248 tonneaux, furent expédiés de Saint-Servan.

Dans le bulletin des *provenances*, 54 navires français, portant 7,028 tonneaux, entrèrent dans le port; 262 caboteurs avec 13,123 tonneaux; enfin, 18 navires étrangers de 2,189 tonneaux de jauge.

Les principaux articles de l'importation sont : les morues, huile de morue, houille crue, chanvre teillé, sels marins, bois scié.

Les principaux articles de l'exportation consistent : viande

de porc salée, beurre, farine de froment, biscuit de mer, cidre, alcool, sel marin de Saint-Ubes, sel français, cordages pour filets; enfin des morues qu'on réexporte aux colonies.

En résumé, le mouvement sur les quais de Saint-Malo s'est fait par 102,552,000 kilogrammes de marchandises importées et exportées; le mouvement sur les quais de Saint-Servan s'est opéré par 37,732,000 kilogrammes de marchandises importées et exportées; par conséquent, celui du port commun aux deux villes, par 140,284,000 kilogrammes de produits exotiques ou de produits provenant de l'agriculture et de nos usines et fabriques.

Les valeurs que ce mouvement commercial représente, et dont les paiements s'effectuent en numéraire ou en papier sur la place de Saint-Malo et Paris, et sur les places voisines, s'élèvent annuellement à 43,494,692 fr.

Tel est l'ensemble des affaires; telles sont les ressources que lui a créées, depuis sa ruine en 1794, l'activité de ses habitants; telle est, après avoir jeté un si grand éclat et avoir subi dans ses phases bien des vicissitudes, la situation actuelle du commerce maritime de Saint-Malo.

Toutefois, l'importance commerciale de Saint-Malo est appelée à augmenter considérablement par l'esprit d'association, lorsqu'il aura repris parmi ses habitants, et plus encore par l'achèvement du bassin à flot, dont l'état d'imperfection éloigne aujourd'hui les plus gros navires; par un embranchement du chemin de fer sur Rennes; par la création d'un comptoir d'escompte (1), et enfin par l'établissement d'un bateau à vapeur à l'embouchure de la Rance, qui assurera la communication de Saint-Malo avec la Basse-Bretagne.

(1) Une caisse d'escompte, fondée il y a deux ans, produit un mouvement d'affaires de 18,000,000 fr. par année.

Nous avons parlé des hommes éminents qui, par leurs exploits sur mer, ont illustré la ville de Saint-Malo, en la rendant puissante et redoutable. Afin de compléter cette notice, nous allons citer les noms d'autres Malouins non moins célèbres, lesquels, par leurs travaux, leur savoir, leur génie et leur courage, ont jeté un vif éclat sur leur île maternelle.

1° Jacques Vincent, seigneur de Gournay, conseiller au grand conseil, intendant du commerce. Dans sa vie publique, il fut constamment occupé de la prospérité et de la gloire de sa patrie et du bonheur de l'humanité.

2° Guillaume Le Gouverneur, d'abord doyen du chapitre, devint évêque de Saint-Malo. C'est à lui que l'on doit presque tous les établissements religieux de nos alentours. Député pour la quatrième fois à Paris, pour les intérêts de la province et ceux de sa ville natale, après les troubles de la Ligue, il fut pourvu de l'évêché de Saint-Malo par Henri IV, qui fut autant frappé de son mérite que de sa bonne mine. Il assista, en qualité de député du clergé de Bretagne, aux Etats-Généraux qui s'ouvrirent dans la capitale, le 27 octobre 1614. On lui doit en particulier un recueil de statuts synodaux fort estimé. Mort le 25 juin 1630, il fut inhumé dans le chœur de sa cathédrale.

3° Porcon de la Barbinais, surnommé à juste titre le Régulus malouin. Il fut décapité à Alger en 1680.

4° Alain Magon de la Gervesais, père des pauvres et bienfaiteur de nos hospices, mort le 8 avril 1683.

5° Pierre de la Haye, comte de Plouër, homme charitable, qui avait une façon supérieure de faire le bien. En soulageant les individus, il faisait tourner le bienfait au profit de la société et de l'Etat. Le tiers de sa fortune, qu'il légua, le 29 novembre 1703, à tous les établissements de charité

de Saint-Malo, Saint-Servan, Dinan, Plouër, etc., monta à 638,000 fr. Son corps repose dans notre cathédrale.

6° Jean Magon de la Lande mérite ici une place pour l'étendue de ses connaissances, pour la bonté et la générosité de son cœur. Mort le 18 juillet 1709.

7° Nicolas Trublet, sieur de la Flouerie, de l'Académie française, et de celle de Berlin, archidiacre et chanoine de Saint-Malo, en 1697, auteur des ouvrages intitulés : 1° *Essais de littérature et de morale;* 2° *Panégyriques des Saints;* 3° *Mémoires pour servir à l'histoire de MM. de la Motte et Fontenelle;* 4° diverses analyses pour le *Journal des Savants* et pour le *Journal Chrétien.* L'abbé Trublet avait un style correct, pur, attachant. Ses ouvrages étaient pleins d'anecdotes intéressantes et de réflexions ingénieuses qu'on ne retrouve pas ailleurs.

8° Le P. Alain Le Large, chanoine régulier de Sainte-Geneviève, naquit en 1639. Après avoir professé avec éclat la théologie à Paris, en l'abbaye de Sainte-Geneviève, il fut fait prieur de l'abbaye de Châge, à Meaux, du temps de Bossuet. Il a laissé un vol. in-4°, sous le titre : *De canonicorum ordine disquisitiones,* d'un style remarquable. Quand il sut que dom Lobineau avait entrepris une *Histoire de Bretagne,* il délaissa ce qu'il avait commencé sur le même sujet, se réserva seulement l'*Histoire ecclésiastique du diocèse de Saint-Malo,* qu'il enrichit de plusieurs observations doctes et curieuses sur la discipline.

9° Pierre-Louis Moreau de Maupertuis, président de l'Académie de Berlin. Il alla en 1736, en Laponie, mesurer un arc du méridien terrestre, pour déterminer exactement la figure de la terre.

10° Julien Offray de la Mettrie. Médecin-philosophe, au-

teur d'une foule d'ouvrages, membre de l'Académie de Berlin. Voltaire l'a parfaitement dépeint en lui donnant le titre d'*athée du roi de Prusse*. Il en était le lecteur.

11° René-Joachim Porée, sieur du Parc, docteur de Sorbonne, grand-chantre et chanoine de la cathédrale de Saint-Malo. Homme plein de zèle et de dévoûment pour sa ville natale. Il a laissé deux énormes volumes manuscrits in-folio, sous le nom de son *Testament capitulaire*. Le style en est lâche et diffus; et quoique l'auteur rentre trop souvent dans la chimère favorite de *sa seigneurie ecclésiastique souveraine*, cet ouvrage est précieux par la quantité de faits qu'il rapporte et par les preuves qu'il indique. Porée mourut le 28 août 1714.

12° Locquet de Granville, lieutenant-général, servit avec la plus grande distinction sous Louis XIV et Louis XV; il se fit admirer surtout, en 1743, en défendant Ingolstad.

13° François-Marie Duault, né en 1757, mérite d'occuper une place distinguée parmi les poètes élégiaques. Indépendamment du recueil de poésies qu'il publia, Duault a laissé une traduction du *Vicaire de Wakefield* et une traduction de l'*Homme sensible* de Mackensie. Il a reproduit heureusement les deux auteurs anglais.

14° André Desilles. Nouveau d'Assas, surnommé le héros de Nancy, mort le 17 octobre 1790, à Nancy, à la suite de ses blessures.

15° Angélique Desilles, dame de La Fouchais, sœur d'André Desilles, mourut sur l'échafaud révolutionnaire en 1793. Sa fin fut un modèle d'héroïsme, inspiré par toutes les vertus chrétiennes.

16° Marie-Jeanne Bougourd, dame des Roches. Le senti-

ment de la poésie s'était éveillé en elle de fort bonne heure. Les poésies de Mme des Roches ont été publiées en 1820; elles forment un volume in-12. Quelques-unes des élégies contenues dans ce recueil, et une idylle intitulée la *Jeune-Mère*, firent vivement regretter la mort prématurée de leur auteur. Elle était née le 28 mai 1777.

17° Nicolas Frotet, sieur de La Landelle, connétable et puis maire de Saint-Malo. Ses principaux titres à l'estime de la postérité sont d'avoir écrit ce qui s'est passé à Saint-Malo pendant la Ligue.

18° Pierre-Louis Boursaint, conseiller d'Etat, l'un des directeurs généraux de la marine. Sa haute expérience et sa science administrative étaient une lumière dans le conseil. Il a fondé une salle dans l'hospice de Saint-Malo pour l'entretien de douze vieux et pauvres matelots malouins.

19° François-Joseph-Victor Broussais, médecin célèbre, un des hommes de son époque qui occupèrent le plus la renommée et qui remuèrent le plus profondément les intelligences, nous pouvons dire les passions contemporaines, dans cette classe éclairée qui cultive les sciences médicales. Auteur d'une foule d'ouvrages d'un grand mérite. Mort à Vitry, le 17 novembre 1838, à l'âge de 66 ans.

20° Féron de la Féronnays, homme d'Etat, ministre de Sa Majesté Louis XVIII.

21° François-René de Châteaubriand, grand poète et grand écrivain, dont les pages admirables attachent l'âme, le cœur et l'esprit. Mort à Paris, le 4 juillet 1848; repose sur le Grand-Bey, près de sa ville natale.

22° Hippolyte Michel de La Morvonnais, né le 21 mars 1802, mort le 4 juillet 1853. Ses parents le destinaient aux affaires,

mais ses inspirations de poète ayant pris leur essor, il se retira dans sa propriété du Val, sur les bords de l'Arguenon, jouissant dans sa retraite de ce calme profond de l'âme que procurent la religion, la famille, l'amitié, l'étude et la poésie. Il publia 1° un volume de poésies contenant un drame lyrique, *Sapho*, et quelques élégies; 2° la *Thébaïde des Grèves*, petit volume d'une originalité poétique admirable; 2° un volume intitulé les *Larmes de Madeleine*, qui contient des vers bien touchants et bien harmonieux; 4° un petit poème charmant, le *Vieux Paysan;* 5° le *Manoir des Dunes*, roman en prose dans lequel il dépeint avec un grand charme les beautés du pays qu'il habitait. Il laisse un grand nombre de manuscrits. La Morvonnais a bâti une église et fondé une paroisse sur sa propriété du Val, pour l'intérêt des populations qui l'environnaient. Il a été inhumé dans le cimetière de sa nouvelle paroisse.

23° Félicité-Robert de Lamennais, auteur de l'*Essai sur l'Indifférence en matière de religion*, où la grandeur du style s'unit à celle des pensées. L'auteur a publié plusieurs autres ouvrages philosophiques et politiques.

PRÉFACE.

Nous demandions à quelle plume appartenait la tâche glorieuse de transmettre à la postérité les noms des héros inscrits dans cet ouvrage, on nous a répondu qu'il était à désirer que ce fût à celle d'un compatriote. Nous avons donc entrepris de payer nous-même un tribut d'éloges mérités à ces marins qui, doués de vertus guerrières, élevèrent si haut, durant plusieurs siècles, le nom malouin : les larmes de la reconnaissance devaient succéder aux gouttes du sang répandu pour la patrie.

Nous nous sommes efforcé de ne rien laisser dans l'ombre de ce qui pouvait caractériser les grands hommes que nous arrachons à un oubli ingrat. Dans notre plus tendre enfance, nous avions ouï parler de Jacques Cartier, de Porcon de la Barbinais, de Duguay-Troüin, de Mahé de la Bourdonnais, d'Alain Porée, de Grout de Saint-Georges, de Surcouf, de Lemême et d'une foule d'autres braves marins. Notre surprise fut extrême, lorsque nous revînmes habiter la ville dont ils avaient fait la gloire, de reconnaître que leur histoire était entièrement ignorée; et de voir qu'en parlant de ces marins célèbres dont les noms avaient échappé à l'oubli, leurs compatriotes n'y attachaient pas plus d'intérêt qu'aux chevaliers fabuleux des romans.

D'où vient donc cette différence dans les sentiments que nous éprouvons d'avec ceux que nous avons observés chez

la plupart de nos concitoyens? Nous l'attribuons à l'ignorance d'un passé glorieux, laquelle a étendu sur eux sa fâcheuse influence, et c'est faute de connaître tout l'éclat jeté sur le pays qu'on dédaigne sans savoir la cause. Chez nous, au contraire, les actions de ces hommes qui, tour à tour, se sont rendus chers à la patrie, soit en bravant des climats perfides et des éléments terribles, soit en combattant des pavillons étrangers, orgueil des ennemis; ces actions ont éveillé le désir de les approfondir.

L'histoire des marins malouins était un livre à faire, et l'hommage tardif que nous leur rendons n'honorera que nous seul. Nous ne nous sommes point attaché à un style fleuri et académique, nous avons écrit tout naturellement, ne nous piquant d'autre chose que d'une grande exactitude dans les faits, et en n'employant qu'autant qu'il était indispensable le langage technique des marins.

Quant à notre travail, nous sommes éloigné de nous ériger en auteur. Nous n'avons eu que deux motifs en écrivant : le zèle d'un bon citoyen qui a en vue le bien et l'honneur de sa patrie, le regret de ne pas voir sous les yeux de ses compatriotes et surtout des jeunes gens l'histoire des héros qui méritaient de passer à la postérité. Nos vœux seront comblés, si nous avons la satisfaction de remarquer, par l'exemple que nous donnons, que nous avons fait revivre des morts dignes de mémoire.

JACQUES CARTIER.

Cartier (Jacques), l'un des plus hardis découvreurs du XVIe siècle, naquit à Saint-Malo. L'année même de sa naissance, Christophe Colomb découvrait la Jamaïque; après lui, Vasco de Gama, Americ Vespuce, Cabral, Fernand Cortez, Magellan, reculèrent les limites de l'univers connu; le récit de leurs découvertes était dans toutes les bouches: « Où est donc, demandait François Ier, où est donc l'article » du testament d'Adam qui me déshérite du Nouveau-Monde » au profit des rois d'Espagne et de Portugal? » Le monarque désespérait à tort; la France, si elle avait tardé à recueillir sa part dans l'héritage commun, allait enfin la revendiquer.

Aussi loin que les registres de l'état-civil de Saint-Malo mentionnent les naissances, mariages et décès, on trouve qu'un Jehan Cartier, époux de Guillemette Beaudouin, eut six enfants, dont l'aîné Jamet, James ou Jacques, naquit le 4 décembre 1458. Ce fils épousa Jeffeline Jansart, et de ce mariage naquit, le 31 décembre 1494, le célèbre Jacques Cartier.

La paix obtenue par le honteux traité de Cambrai, auquel Henri VIII avait acquiescé, durait toujours, les spéculations maritimes venaient de se tourner vers l'île et le banc de Terre-Neuve. Jacques Cartier, jeune encore, avait été un des premiers de ceux qui osèrent s'aventurer, sur de faibles barques, dans ces parages lointains et encore presque inconnus. Cet intrépide Malouin y alla pendant plusieurs années consécutives, et en rapporta toujours le précieux poisson

qui a continué d'alimenter non seulement la province, mais le royaume et même l'Europe.

En 1519, âgé seulement de 25 ans, Cartier, auquel ses talents avaient acquis une grande réputation, épousa Catherine Des Granches, fille de *Jacques Des Granches, connétable de la ville et cité de Saint-Malo;* mais de cette union, si heureuse sous bien des rapports, il ne devait naître aucun enfant, et Jacques Cartier eut le regret de n'avoir, pour porter le nom qu'il devait illustrer, que des collatéraux.

Cartier songeant à doter sa patrie de quelque terre inconnue, se présenta à Philippe Chabot, amiral de France, et lui proposa d'aller explorer les côtes de l'Amérique septentrionale, désignées alors sous le nom de *Terres-Neuves,* nom qui n'était pas encore donné exclusivement à la grande île située à l'embouchure du fleuve Saint-Laurent. François Ier, accueillant avec empressement les projets de Cartier, le chargea de les exécuter. Muni de ses instructions, l'intrépide marin se disposa à quitter Saint-Malo, avec deux bâtiments de 60 tonneaux, montés par 61 hommes qui formaient l'équipage des deux navires. Messire Charles de Moüy, sieur de la Meilleraye, vice-amiral de France, qui était venu à Saint-Malo passer la revue des équipages, leur fit jurer de se bien et fidèlement comporter au service du roi, sous le commandement du capitaine Jacques Cartier; il assista au départ de l'expédition, qui eut lieu le 20 avril 1534.

Favorisés par le vent, les navires arrivèrent le 10 mai en vue de la partie Est de l'île; mais la grande quantité de glace qui était le long des côtes, et qu'on nomme *Banquise*, les força d'entrer dans un port auquel ils donnèrent le nom de *Sainte-Catherine.* Lorsque la mer fut devenue libre, les navires mirent en mer pour continuer leur voyage de découvertes; Cartier contourna *Terre-Neuve* par le nord, traversa le golfe, découvrit le continent d'Amérique et entra

dans le détroit de Belle-Isle, qu'il appela *golfe des Châteaux*. Il en prolongea la côte nord qui est celle de *Labrador*, trouva plusieurs beaux ports et relâcha dans quelques-uns. Le 11 juin il entra dans l'un d'eux et en prit possession en y plantant une croix, et l'appela *Saint-Servain* (1). Ayant repris sa route d'exploration, il s'aperçut que ce prétendu golfe s'élargissait à mesure que ses bâtiments s'avançaient à l'ouest, au point qu'il allait bientôt perdre de vue les côtes méridionales; Cartier s'éloigna donc des terres de Labrador, fit route au sud, et vint attérir sur le *cap d'Ouble*, aujourd'hui Pointe-Riche. La route lui fit ensuite prolonger la côte occidentale de Terre-Neuve, et le conduisit tout près de l'extrémité sud-ouest de cette île, presqu'à l'ouverture du large passage qui donne accès dans le golfe Saint-Laurent, entre le cap *Ray* et le cap *Breton*. Le mauvais temps, qui l'obligea de s'écarter de la côte avant d'y arriver, le porta en vue de quelques petites îles peu éloignées de ce passage, dont il ne fit alors que soupçonner l'existence, mais qu'il devait découvrir à la fin de la seconde campagne. Toutefois, il consigna ainsi son opinion sur le journal de bord : « Je crois » qu'il y a quelque passage entre la *Terre-Neuve* et la terre » de *Brion;* s'il en était ainsi, ce serait pour raccourcir le » temps et le chemin. » Il fit ensuite route à l'ouest et vit le groupe des îles de la Madelaine. Il se détourna pour les visiter; mais croyant qu'elles tenaient au continent, il continua de se diriger à l'ouest, et rencontra la côte occidentale du golfe Saint-Laurent qu'il visita soigneusement, dans l'espoir d'y trouver un passage. Son premier mouillage fut dans le *fleuve des Barques*, aujourd'hui la rivière de *Miramichi;* il eut lieu le 30 juin. De là, Jacques Cartier se rendit dans un petit port qu'il nomma *Saint-Martin*, et y de-

(1) Pour *Saint-Servan* : prononciation du temps.

meura depuis le 4 juillet jusqu'au 12. Durant son séjour dans ce lieu, il alla avec ses embarcations dans une baie fort profonde, où il souffrit beaucoup de la température, ce qui la lui fit nommer la *baie des Chaleurs*. Il fut fort content des habitants qu'il y rencontra, et avec lesquels il échangea quelques marchandises contre des pelleteries. Comme les sauvages répétaient souvent le mot iroquois *Kannata*, qui signifie un amas de cabanes et qu'on prononce *Canada*, Jacques Cartier pensa que ce nom était celui de la contrée et le lui donna.

Les deux navires se dirigèrent vers un grand fleuve, où ils entrèrent l'espace de huit lieues pour trouver un bon port, attaquèrent de la sorte la baie de *Gaspé*. La veille de son départ, le 24 juillet, Jacques Cartier, afin de prendre possession du pays au nom de son souverain, fit faire une croix, au milieu de laquelle il plaça un écusson relevé avec trois fleurs de lys, au dessus duquel était écrit en grosses lettres : « *Vive le roi de France.* » Cette croix fut plantée dans le lieu le plus apparent, en présence des sauvages. Lorsque la croix fut consolidée, les Français s'agenouillèrent et prièrent, ce qui émerveilla les sauvages qui regardaient cette cérémonie. C'est ainsi que Cartier prit possession pour la seconde fois des vastes contrées qu'il venait de découvrir. Le capitaine, après avoir fait des présents au roi du pays et l'avoir assuré qu'il reviendrait le voir, celui-ci consentit à laisser à bord des navires français deux de ses fils, *Taiguragny* et *Domagaya*, et fit des gestes très-significatifs pour faire comprendre qu'il ne renverserait pas la croix.

Le 25 juillet, le vent devint bon et les navires remirent sous voiles pour traverser le golfe et regagner *Terre-Neuve*. Toutefois, ils firent encore de nouvelles découvertes, et ce ne fut qu'après bien des traverses qu'ils entrèrent, le 9 août, dans le havre des *Blancs-Sablons*.

« Nous partîmes de *Blanc-Sablon* le 15 août, après avoir
» ouï la messe, et vînmes heureusement jusqu'au mitan de
» la mer qui est entre *Terre-Neuve* et la Bretagne, auquel
» lieu courûmes grande fortune par les vents d'est, laquelle
» nous supportâmes par l'aide de Dieu, et du depuis eûmes
» fort bon temps, en sorte que le cinquième jour de sep-
» tembre de l'année susdite, nous arrivâmes au port de
» Saint-Malo d'où nous étions partis. »

(Discours du voyage fait par Jacques Cartier en terre de Canada, dite Nouvelle-France.)

Sur le récit du célèbre Malouin, S. M. très-chrétienne, voulant *le parachèvement de la découverte des terres occidentales estantes souz le climat et parallèles des terres et royaume dudit seigneur*, *nomma Jacques Cartier capitaine et son pilote général;* et celui-ci, investi de cette dignité maritime, disposa, dans le port de Saint-Malo, les trois petits bâtiments qui devaient composer la seconde expédition, savoir : la *Grande-Hermine*, la *Petite-Hermine* et le gallion l'*Emérillon*.

La commission accordée à Jacques Cartier était ainsi conçue : « Nous avons commins et depputé, commettons et
» depputons du voulloir et commandement du roy, pour
» conduire, mener et employer troys navyres équippés et
» advitaillés chacun pour quinze mois, au parachèvement
» de la navigation par vous jà commencée à descouvrir
» oultre les *terres neufves;* et en icelluy voyaige essayer de
» faire et accomplir ce qu'il a pleu à mon dit seigneur vous
» commander et ordonner : pour l'équippaige duquel vous
» achapterez ou freterez à tel prix raisonnable que advise-
» rez, etc., mandons et commandons à tous les dicts pil-
» lotes, maistres, etc., vous obeyr et suyvre pour le service
» du roy, en ce que dessus, comme ils le feroient à nous-
» mêmes, etc. Donné soubz noz seing et scel d'armes, le
» penultième jour d'octobre l'an 1534, etc., ainsi signé

Philippe Chabot et scellé d'un plat-quart de cire rouge. »

Cartier, capitaine général, montait la *Grande-Hermine*, de 120 tonneaux, et avait pour maître Thomas Fromont; Claude de Pontbriand, échanson du dauphin, Charles de la Pommeraye, Jean Poulet et plusieurs autres gentilshommes se trouvaient à bord. La *Petite-Hermine*, de 60 tonneaux, avait pour capitaine Macé Jalobert, beau-frère de Jacques Cartier, et pour maître Guillaume Le Marié. L'*Emérillon*, de 40 tonneaux, était commandé par Guillaume Le Breton et avait pour maître Jacques Maingart.

« Le dimanche jour et feste de la Pendecoste, seizième
» jour de may au dit an mil cinq cens trente-cinq, du com-
» mandement du capitaine et bon vouloir de tous, chacun
» se confessa et reçûmes tous ensemble notre créateur en
» l'église cathédrale de Saint-Malo; après lequel avoir reçu,
» fûmes nous présenter au chœur de ladite église devant
» révérend père en Dieu, monsieur de Saint-Malo (1), le-
» quel en son estat épiscopal nous donna sa bénédiction. »
(Mémoire de Jacques Cartier.)

Le mercredi suivant, le 19 mai, le vent étant favorable, l'expédition mit sous voiles pour son voyage d'exploration; mais les mauvais temps dispersèrent les trois navires et ils ne purent se réunir que le 26 juillet à la *baie des Châteaux*, lieu de rendez-vous. Après s'être réparés et avoir fait à terre leur provision d'eau et pris du bois à brûler, ils continuèrent leur voyage. Le 31 juillet, les navires donnèrent dans le fleuve Saint-Laurent et eurent connaissance du cap *Tiennot*, aujourd'hui mont *Joli*. Le 1er août, contraint par un gros temps de se réfugier dans le port Saint-Nicolas, Jacques Cartier y planta une croix de bois pour marche (2), en sortit le 7 et rentra le 10 dans une fort belle et grande

(1) François Bohier, évêque de Saint-Malo.

(2) Pour marque.

baie, pleine d'îles qu'il nomma *Saint-Laurent* (1), en commémoration du saint dont la fête tomba ce jour. Après s'être approché, le 15, de l'île d'*Anticosti*, qu'il nomma l'île de l'Assomption, il remonta le fleuve, entra le 1er septembre dans la rivière de *Saguenay*, dont il ne fit que reconnaître l'embouchure, et, continuant ses explorations, il mouilla le 14 sur un affourc d'eau, fort beau et bien plaisant, auquel lieu il y a une petite rivière (2) et hable de barre marinant de deux à trois brasses, qu'il trouva propice pour mettre ses navires en sauveté (3). Il nomma ledit lieu *Sainte-Croix*, parce que ce jour il y arriva.

Le lendemain, il reçut la visite d'un chef du pays, et comme ils avaient ramené avec eux Taiguragny et Domagaya, ces deux sauvages, qui avaient appris notre langue, contribuèrent à établir des relations d'amitié entre les Français et les naturels. Le chef qui était venu rendre visite à Jacques Cartier s'appelait *Donnacona;* il pria le capitaine-général *de lui donner ses bras pour les baiser et accoller, qui est leur mode de faire chere en ladite terre de Canada.*

Le général laissa ses deux plus forts vaisseaux, la *Grande-Hermine* et la *Petite-Hermine*, à Sainte-Croix, et en partit le 16 septembre avec le gallion l'*Emérillon* et deux chaloupes à *Hochelaga* (4). Le 28, ils arrivèrent au *lac Saint-Pierre*, qu'ils traversèrent; mais, à son extrémité occidentale, nos navigateurs ne trouvèrent pas assez d'eau pour faire

(1) Aujourd'hui *Saint-Jean*, sur la côte sud de Labrador.

(2) Aujourd'hui la petite rivière *Saint-Charles.*

(3) C'est proche de cet endroit que la ville de Québec a été bâtie. — La petite rivière où ses vaisseaux hivernèrent reçut le nom de *Saint-Charles*, qu'elle porte encore aujourd'hui. Le 14 septembre, les catholiques fêtent l'Exaltation de la Sainte-Croix.

(4) C'est Montréal, seconde capitale du Canada.

passer l'*Emérillon* (1). Jacques Cartier se décida alors à *avictuailler et accoustrer les barques et mettre victuailles pour le plus de temps possible*, et continua son voyage d'exploration, accompagné de Pont-Briand, de La Pommeraye, Jean Gouyon, Jean Poullet et vingt-huit mariniers, y compris Macé Jallobert et Guillaume Le Breton. Ils arrivèrent le 2 octobre à Hochelaga, où ils furent bien reçus par les naturels. Jacques Cartier, après avoir fait alliance avec eux, retourna à ses barques et fit voile pour rejoindre le gallion. Le 5 octobre, l'*Emérillon* appareilla et l'expédition atteignit Sainte-Croix.

Revenu au havre Sainte-Croix le 11 octobre, Jacques Cartier fit ses dispositions pour y passer l'hiver; alors il donna la dernière main au fort que les gens des navires avaient construit à terre durant son absence, et il le fit garnir d'artillerie. Voici ce que raconte le grand navigateur lui-même : « Depuis la mi-novembre jusqu'au 18 avril avons » esté continuellement enfermez dedans, les glaces avaient » plus de deux brasses d'épaisseur; et dessus la terre y avait » la hauteur de quatre pieds de neiges et plus : tellement » quelle estoit plus haute que les bords de nos navires, les- » quelles ont duré jusques au dit temps : ensorte que les » breuvages estoient tous gelés dedans les futailles, et par » dedans lesdits navires. Auquel temps nous décéda jusques » au nombre de vingt-cinq personnes des principaux et bons » compagnons qu'eussions, lesquels moururent de la mala- » die sus-dite : et pour l'heure y en avait plus de quarante » en qui on espéroit plus de vie, et le parsus tous malades, » que nul n'en estoit exempté, excepté trois ou quatre. » Mais Dieu par sa sainte grace nous regarda en pitié, et

(1) Cartier avait malheureusement enfilé le chenal du nord, au lieu de prendre celui du sud : l'*Emérillon* ne put franchir la barre qui s'y trouvait.

» nous envoya connoissance et remède de notre guérison et » santé. »

Dans le mois de décembre, les Français ayant été avertis qu'une maladie épidémique régnait parmi le peuple de *Stadaconé* (1) et qu'un certain nombre de naturels avaient perdu la vie, le capitaine-général défendit à ces sauvages de venir au fort, et même d'approcher ses hommes. Cette mesure fut prise trop tard, quelques-uns des Européens se trouvaient déjà atteints (2).

Un jour que, désolé de l'état dans lequel se trouvaient ses compagnons, Jacques Cartier se promenait sur la glace hors du fort, réfléchissant au moyen de le faire cesser, il aperçut Domagaya, qu'il avait vu mourant dix ou douze jours auparavant, sain et guéri de la maladie qu'avaient ses gens. Le capitaine-général lui ayant demandé comment il s'était guéri, Domagaya lui répondit que c'était avec le jus des feuilles et celui de l'écorce d'un arbre, et ce dernier envoya deux femmes audit capitaine pour en aller chercher avec lui. Ces femmes indiquèrent à Jacques Cartier l'usage qu'il devait en faire, lequel consistait à faire bouillir les feuilles dans de l'eau, à boire cette décoction tous les deux jours et à mettre le marc de l'écorce pilée sur les plaies. « Tot après qu'ils en eurent bu ils eurent l'avantage, qui se » trouva être un vray et évident miracle. Car de toutes ma- » ladies de quoy ils estoient entachés, après en avoir bu » deux ou trois fois, recouvrèrent santé et guérison. Cet » arbre s'appelait, en leur langage, *annedda* » (3).

Dès le 21 avril, Jacques Cartier prit la résolution d'aban-

(1) La résidence et la capitale de Donnacona, chef du pays. Stadaconé était à moins d'une lieue de Sainte-Croix.

(2) C'est évidemment le scorbut, par la description que Jacques Cartier en donne; maladie contagieuse alors, peu connue des Européens.

(3) C'est l'épinette blanche.

donner la *Petite-Hermine*, vu les pertes qu'il avait faites en hommes; en conséquence, il retira de ce navire tout ce qui pouvait lui servir à bord de la *Grande-Hermine* et du gallion l'*Emérillon*, et ne laissa que la carcasse du navire (1).

Jacques Cartier, le troisième jour du mois de mai, qui était celui de la fête de Sainte-Croix, fit planter dans le fort une croix de 35 pieds de longueur; sous son croizillon était l'écusson des armes de France, autour duquel on avait écrit en lettres antiques : FRANCISCUS PRIMUS, DEI GRATIA FRANCORUM REX, REGNAT.

Ce jour-là, la navigation du fleuve étant devenue libre et les navires se trouvant en état de reprendre la mer, le capitaine-général songea à effectuer son retour en France; mais, avant de s'embarquer, il enleva par stratagème le chef du pays, Donnacona, ainsi que Taiguragny et Domagaya (2), afin que ces hommes racontassent au roi de France ce qu'ils avaient vu *ès pays occidentaux des merveilles du monde*.

Le 6 mai, les deux navires mirent sous voiles. Tout en faisant route, le capitaine-général se livra à quelques nouvelles explorations, et relâcha dans la baie des *Trépassés*, sur la côte de Terre-Neuve. Jacques Cartier passa par le canal qui est au sud d'Anticosti et qu'il avait pris en 1534 pour un golfe. Il vint ensuite chercher le passage qu'il avait supposé à la même époque devoir exister au sud de Terre-Neuve, et compléta par cette dernière découverte celle du fleuve Saint-Laurent. Là, il prit de l'eau et du bois pour traverser l'Océan. Jacques Cartier appareilla de cette baie le 19 juin, et jeta l'ancre sur la rade de Saint-Malo le 16 juillet

(1) Cette carcasse, qui se trouvait ensevelie dans un lit de vase, a été retrouvée le 26 septembre 1843. Quelques parcelles ont été envoyées au musée de Saint-Malo, par la Société littéraire et historique de Québec.

(2) Ces trois naturels furent baptisés le 25 mars 1538 : Jacques Cartier fut le parrain de l'un d'eux.

1536, après avoir donné le nom de *Nouvelle-France* à l'immense région dont il venait de doter son pays.

François I[er], tout occupé des résultats que devaient avoir pour le royaume les découvertes de Jacques Cartier, désigna notre célèbre compatriote pour commander la troisième expédition qu'il envoyait au Canada, afin d'y fonder un établissement français ; la lettre-patente de ce monarque, du 17 octobre 1540, nommait Jacques Cartier *capitaine général et maître pilote* des cinq vaisseaux destinés à aller à la *Nouvelle-France*. En même temps S. M. élevait Jean-François de La Rocque, seigneur de Roberval, au rang de son lieutenant et gouverneur dans le pays de *Canada* et *Hochelaga*. Ce seigneur vint à Saint-Malo pour s'embarquer à bord du vaisseau du capitaine et commander les troupes de l'expédition ; mais il ne put partir que l'année suivante de La Rochelle.

Les sauvages que Jacques Cartier avait amenés en France étaient morts, malgré tous les soins que l'on prit pour les conserver. Quoique privée de leur assistance, l'expédition mit à la voile de Saint-Malo le 20 mai 1541. Ayant relâché à Terre-Neuve pour y faire de l'eau et du bois, Jacques Cartier arriva le 23 août au havre Sainte-Croix avec ses cinq navires et reçut la visite d'*Agona*, que Donnacona avait nommé roi pendant son absence. Le capitaine lui ayant fait le récit de la perte qu'il avait faite des naturels passés en France, d'Agona, qui restait souverain du pays, ne put dissimuler son contentement ; il tira la couronne de cuir garnie d'*esurguy* (1) et la plaça sur la tête de Jacques Cartier, lui

(1) C'était sans doute un métal, puisque nous trouvons dans la relation du deuxième voyage : « Et sur ce, vint une barque des principaux naturels à bord » desdits navires, lesquels firent présent à notre capitaine de vingt-quatre col- » liers d'*esurguy*, qui est la plus grande richesse qu'ils aient en ce monde, car » ils l'estiment mieux qu'or et argent. »

faisant des accolades et des grands signes de joie. Mais celui-ci prit la couronne et la remit sur la tête d'Agona, et lui fit, ainsi qu'à sa femme, plusieurs présents et les renvoya fort satisfaits.

Jacques Cartier partit de Sainte-Croix avec deux barques, reconnaître le havre de la rivière du *cap Rouge*, qui lui avait paru meilleur que le premier pour y faire hiverner ses vaisseaux. A son retour à bord de la *Grande-Hermine*, le capitaine-général fit appareiller, le 26 août, ses vaisseaux et les conduisit au nouveau havre, qu'il appela *Charlesbourg-Royal*. Les trois navires qu'il voulait garder avec lui entrèrent dans la petite rivière du cap Rouge, tandis que les deux autres qu'il avait l'intention de renvoyer en France avec ses lettres au roi François Ier restèrent ancrés au milieu du fleuve Saint-Laurent.

Aussi le capitaine-général fit fortifier un point à terre avec son artillerie, et puis y déposa les victuailles et autres choses que les vaisseaux avaient apportées de France. Le 2 septembre, Macé Jalobert et Etienne Noël, marins expérimentés, l'un beau-frère et l'autre neveu de Jacques Cartier, mirent sous voiles et descendirent le fleuve pour retourner à Saint-Malo porter de ses nouvelles, ainsi que le roi lui en avait donné l'ordre.

Après le départ des deux navires, le capitaine fit travailler avec activité au fort qui était commencé, afin de le mettre à l'abri de toute surprise de la part des naturels. Ayant laissé le commandement de Charlesbourg au vicomte de Beaupré, le capitaine-général partit avec deux barques fournies d'hommes et de victuailles; il en commandait une une et confia l'autre à Martin Paimpont : plusieurs gentilshommes faisaient partie du voyage d'exploration. Les barques partirent le 7 septembre pour aller jusqu'à Hochelaga, « afin de voir et comprendre la façon des saults d'eau qu'il y a à

passer pour aller au Saguenay. » Après plusieurs jours de voyage et avoir franchi le courant de *Sainte-Marie*, les rapides de *Lachine* et recueilli divers renseignements que Jacques Cartier voulait avoir sur le pays de Saguenay, il préféra revenir à Charlesbourg que de chercher à franchir le *Sault de Saint-Louis*. Le capitaine fut fort satisfait de sa résolution, puisque les rapports du vicomte de Beaupré annonçaient des dispositions hostiles de la part des naturels, qui s'étaient réunis en grand nombre à Stadaconé. Le capitaine fit apprêter toutes les choses et mit le fort en bon ordre de défense.

Ici manque la suite de la relation du capitaine-général; cependant, on sait qu'à la fin du mois de mai 1542, le sieur de Roberval n'ayant point paru ni donné de ses nouvelles et les vivres commençant à manquer à bord des vaisseaux, les hommes murmuraient; Jacques Cartier craignant en outre qu'avec le peu de monde qu'il avait, de ne pouvoir résister aux sauvages qui devenaient de plus en plus exigeants, se vit contraint de revenir en France avec son expédition.

Ayant relâché au havre Saint-Jean, il y trouva Roberval, qui le sollicita de retourner avec lui au Canada (1); mais notre grand navigateur s'y refusa par différents motifs et préféra continuer sa route vers la France. En effet, il arriva à Saint-Malo après dix-sept mois d'absence, et le 21 octobre 1542, il tenait sur les fonts baptismaux la fille du lieutenant-gouverneur de la ville.

Roberval dit que Jacques Cartier rapportait certains diamants et une quantité de mine d'or qu'il avait trouvés au

(1) Il ressort d'un mémoire de Jacques Cartier qu'un navire fut expédié au printemps de 1543 pour aller chercher Roberval, qui revint en France vers la fin de cette année-là. (*Arch. de Saint-Malo.*)

pays; que, le dimanche suivant, on fit l'essai de cette mine et qu'elle fut trouvée bonne.

Jacques Cartier, qui venait d'illustrer sa ville natale en inscrivant son nom à la suite de ceux des Vasco de Gama et des Christophe Colomb, ne reprit plus la mer. L'hiver, il restait à Saint-Malo, qui était *jouxte l'hôpital Saint-Thomas* (1); mais l'été le capitaine-général se retirait au village de Limoilou, où il avait fait bâtir une jolie maison de campagne, qu'on désigne encore sous le nom les *Portes-Cartier;* à son nom de famille, notre navigateur ajouta le titre seigneurial de *Limoilou*. D'après nos recherches, Jacques Cartier mourut dans sa soixantième année, sans avoir eu d'enfant de Catherine Desgranches; mais, à défaut d'héritiers directs, il laissa une foule de collatéraux.

BIBLIOGRAPHIE.

Manuscrits. — 1° Mémoire des neveux de Jacques Cartier sur ses trois expéditions; 2° Registre de l'état civil, arch. de Saint-Malo.

Textes imprimés. — Annotations de la Société historique de Québec. (*Vigie de l'Ouest*, journal de Saint-Malo. — *Biographie bretonne*, par M. Levot, 1852, article Cartier.)

(1) Cette maison fit place à une autre plus élégante; aujourd'hui c'est une annexe à *l'Hôtel-de-France*.

ÉTIENNE CHATTON, SIEUR DE LA JANNAYE,

JEAN BAZIN, BERTRAND LEFER, HAMON JONCHÉE, JEAN LE BRETON ET JEAN JONCHÉE.

Ces six braves capitaines ayant obtenu la permission de tenir la mer, partirent de Saint-Malo sur la fin d'avril 1575, bien décidés à tirer une vengeance éclatante des Rochellais, qui s'étaient emparés de plusieurs de nos bâtiments de commerce contre la foi des traités.

Cette petite escadrille, que commandait en chef Etienne Chatton, fit route directement vers La Rochelle; et y étant arrivée, elle se mit en devoir d'attaquer tous les bâtiments ennemis qui étaient à l'ancre. Dans leur impatience d'en venir aux mains, les capitaines déployèrent trop tôt leurs pavillons et s'avancèrent au son des tambours. Les Rochellais, effrayés, allèrent en toute hâte s'échouer sur les vases, et nos vaisseaux ne purent s'emparer que de deux barques longues qui n'avaient pas été assez diligentes pour effectuer leur retraite.

L'escadrille malouine avait donc manqué le coup qu'elle voulait porter : nos capitaines tinrent conseil, et ils décidèrent de se porter sur les côtes d'Espagne, que les rebelles infestaient par continuation. Arrivés dans les parages qu'ils avaient arrêtés, ils rencontrèrent un grand navire espagnol que les huguenots avaient frété, lequel prit chasse à la vue des vaisseaux malouins. Rejoint par un des nôtres, il fut contraint de baisser ses voiles pour témoigner sa soumission; mais en même temps nos marins aperçurent qu'il jetait des papiers à la mer, et l'embarcation qui se rendait à bord de l'espagnol arriva sur la boîte de ferblanc qui surnageait et s'en empara.

L'embarcation revint à bord de celui de nos bâtiments que commandait Chatton, on ouvrit la boîte, et l'on y trouva plusieurs lettres et mémoires *grandement préjudiciables au bien des affaires du roy, et au repos de ses subjetz.*

Les porteurs de ces pièces compromettantes étaient les nommés Jean Abraham, secrétaire du prince de Condé, et Moissonnière, qui appartenait aussi au prince dont il était l'agent. Nos bâtiments firent quelques prises et rentrèrent à Saint-Malo, amenant les deux individus ci-dessus, qui furent longtemps détenus au château, d'où on les transféra à Paris, pour faire leur procès, à la suite duquel on leur trancha la tête.

Cet important service rendu à l'Etat, par la révélation d'une conspiration qui avorta, valut au sieur Etienne Chatton (1), le 29 août de la même année, des lettres flatteuses de Henri III, par lesquelles le monarque le nomma *l'un des cappitaines de sa marine, aux gaiges de 600 livres par chacun an.*

FROTET, SIEUR DE LA BARDELIÈRE.

FROTET (Michel), sieur de La Bardelière, cousin-germain de Frotet de La Landelle, naquit à Saint-Malo le 31 décembre 1549. Il était le fils aîné de Colas Frotet et de Jocelyne Maingart. Son père et sa mère descendaient de ces anciennes familles malouines qu'on voit figurer dans les événements les plus remarquables de l'histoire de Saint-Malo.

(1) Etienne Chatton, sieur de la Jannaye, était neveu de Jacques Cartier; il mourut à Saint-Malo en 1613.

La Bardelière s'adonna à la navigation et devint un des meilleurs capitaines du port. Dès le commencement de la Ligue, il en fut un des plus déterminés soutiens. Aussi, le 29 mars 1589, fut-il nommé l'un des quatre capitaines-généraux de la milice. Les citoyens formaient alors quatorze compagnies, et chacune d'elles avait son capitaine particulier.

Ce fut La Bardelière qu'on désigna pour marcher à la tête des hommes d'élite choisis pour escalader une des tours du château, et s'emparer de cette forteresse, parce que le gouverneur, qui était devenu partisan du roi de Navarre, avait formé le projet de la livrer aux officiers de Henri IV. Ce fut lui qui monta le premier à l'échelle de cordes qui servit à escalader la principale tour de la forteresse, tour qui avait plus de vingt mètres de hauteur. Cette audacieuse entreprise, qui eut lieu le 14 mars 1590, fut couronnée d'un succès complet. M. Desfontaines, gouverneur, périt dans l'action.

La Bardelière fut nommé gouverneur du château qu'il avait enlevé; mais, peu de temps après, il laissa ce poste à un autre. Il lui fallait un service actif et des dangers à braver. Le 18 avril 1590, sur l'invitation du marquis de Chaussin, La Bardelière s'embarqua sur deux caboteurs avec trois cents volontaires et deux pièces d'artillerie, débarqua au port de *Dahoët* et s'empara du château d'armes de Guémadeuc. Le 27 mai, il croisait avec deux barques armées pour attendre le navire qui portait M. Gouyon, marquis de la Moussaye. A la vue de nos croiseurs, le vaisseau de M. Gouyon, qui se rendait de Jersey au fort *Lalatte*, aima mieux se réfugier dans le port de Saint-Malo, où il fut arrêté, que de se livrer à des adversaires inconnus.

En juin, à la demande des habitants de Dinan, La Bardelière se rendit, à la tête de cent cinquante hommes, suivis de quatre bouches à feu, à Saint-Briac, afin de coopérer à la reddition du château de Pontbriand. Cette forteresse

se rendit lorsque le feu de nos canons eut fait brèche.

Charles d'Espinay, évêque de Dol, qui portait également bien l'épée et la crosse, craignant d'être attaqué, demanda du secours à la ville de Saint-Malo : cette demande eut lieu en novembre de cette même année. Comme on avait levé aux frais de la communauté deux compagnies, l'une de mousquetaires, l'autre de carabiniers, on les confia toutes deux à notre intrépide ligueur, qui alla se jeter dans Dol, où il rendit les plus grands services au prélat et à sa ville épiscopale. En avril 1691, on voit ce brave Malouin se mettre à la tête de quarante cuirassiers et deux cents arquebusiers pour reprendre la forteresse du *Plessis-Bertrand*, dont la garnison s'était révoltée en faveur du roi de France.

Lorsque la ville de Saint-Malo se fut soumise à Henri IV, La Bardelière servit la cause du monarque avec autant de zèle et de dévoûment qu'il en avait montré pour le parti de la Ligue. Le bourg de Saint-Suliac fut témoin de ses exploits; Dinan le vit figurer au nombre des braves Malouins qui allèrent enlever cette place au duc de Mercœur; enfin le duc de Brissac appela son concours pour soumettre à l'autorité du roi les forteresses du *Plessis-Bertrand* et du *Guildo*, que lui, de La Bardelière, avait su conserver aux armes du *saint parti* contre les troupes royales.

Ses compatriotes, reconnaissants des services qu'il avait rendus, et admirant sa bravoure, poussée jusqu'à la témérité, lui donnèrent le surnom de l'*Ajax malouin*, qu'il avait véritablement bien mérité par les exploits que nous avons signalés et par une foule d'autres qui se trouvent consignés dans l'histoire de Saint-Malo.

On voit de La Bardelière, ainsi que son cousin de La Landelle, compris dans la fameuse liste des cent dix-sept Malouins qui devaient être traînés sur une claie et rompus vifs sur les *échauffaulx* qu'on élèverait à Rennes au milieu

de la place du Grand-Bout-de-Cohue, suivant arrêt du Parlement de Bretagne du 11 janvier 1592, rendu à la demande de Mme veuve Desfontaines; mais cet arrêt fut cassé par Henri IV dans son édit de réduction du 1er octobre 1594.

Mme Desfontaines, malgré les termes de l'édit et les ordres précis du roi d'arrêter toute action contre les habitants de Saint-Malo pour cause des malheurs et des pertes éprouvées durant la Ligue (1), poursuivit néanmoins derechef ceux qui avaient enlevé le château, et particulièrement de La Bardelière, accusé par la noble dame de s'être emparé des joyaux de prix qu'elle avait laissés à la garde de son mari, et de les avoir vendus en Espagne. Un arrêt du Parlement du 19 septembre 1596 mit les parties dos à dos.

Le 18 mai 1601, La Bardelière commanda une expédition que le commerce de Saint-Malo envoyait aux Indes-Orientales; son pavillon était à bord du *Croissant*, de 400 tonneaux; François Grout était capitaine du *Corbin*, de 200 tonneaux (2). Malgré la mauvaise issue de cette entreprise, Frotet de La Bardelière ne perdit rien de la gloire qu'il avait acquise sur terre. Après un combat contre *six hourques* hollandaises, combat qui eut lieu par la faute de ceux qui les montaient, puisque la guerre n'était pas déclarée, le commandant hollandais rendit toute satisfaction à La Bardelière, et les équipages se séparèrent bons amis.

Le *Corbin* se perdit sur le banc de *Malos-Madou*, qui est

(1) Le roi défendit au Parlement de poursuivre les Malouins pour les réclamations que voulaient exercer contre eux les habitants de Vitré, le marquis de Rieux, le comte de Pontbriand, et même ceux des citoyens de Saint-Malo qui, ayant été expulsés de la ville comme entachés de calvinisme, avaient éprouvé de grandes pertes, etc. etc. (*Arch. municip.*)

(2) Quoique déjà quelques-uns des Malouins se fussent rendus aux Indes à la suite des flottes portugaises, on doit considérer l'expédition confiée à Frotet de La Bardelière comme la première qui soit sortie de Saint-Malo pour ces pays lointains, si peu connus alors.

au nord des Maldives, et le capitaine Grout mourut au bout de six semaines. Les quarante hommes qui formaient l'équipage du *Corbin* quittèrent l'île Malé sur les barques du pays avec la *mousson;* les uns arrivèrent à Ceylan, les autres à la côte Malabar, d'où trois d'entre eux seulement purent atteindre, en février 1608, Goa, capitale des établissements portugais dans cette partie de l'Inde.

Quant au vaisseau le *Croissant*, La Bardelière le conduisit aux Moluques, où il succomba sous les maladies pestilentielles de ces îles (1). Néanmoins le *Croissant*, après toutes sortes de traverses, revint dans les mers d'Europe, et coula à fond près de l'île de Tercère, la plus considérable des Açores; trois vaisseaux hollandais, témoins de ce sinistre, eurent la satisfaction de sauver ce qui restait de l'équipage malouin.

BRIEND BEAULIEU.

Briend Beaulieu naquit à Saint-Malo le 20 décembre 1564; il était fils de Jehan Beaulieu et de Guyonne Rascouët, et portait le nom de son parrain Briend Le Grand. Comme il annonçait beaucoup de goût pour l'état de marin, il commença fort jeune à naviguer sur les bâtiments qui allaient en Espagne, puis il alla à Terre-Neuve et enfin il commanda lui-même. S'étant fait une grande réputation, on lui confia, en 1609, une escadrille de huit bâtiments pour aller dans la Méditerranée combattre les flottes barbaresques.

Le brave Beaulieu se réunit à quelques gallions espagnols, leur communique ses projets et ceux-ci y acquiescent : alors

(1) Archives municipales.

il prend la tête de la ligne et entre en plein midi dans le port même de Tunis, où, malgré le feu de quarante-cinq pièces de canon de fort calibre de la forteresse et une nombreuse artillerie navale, il incendia trente-quatre navires armés en guerre et une galère.

Les Espagnols, si fiers de leur mérite, ne purent s'empêcher de rendre justice à la bravoure du Malouin.

Beaulieu, après avoir accompli plusieurs belles actions utiles à son pays, alla en Irlande, où il mourut en 1622.

JEHAN PORÉE.

Louis XIII n'ayant pu réunir assez de vaisseaux pour réduire les calvinistes de La Rochelle, s'adressa, par l'intermédiaire de son premier ministre, le cardinal de Richelieu, à la ville de Saint-Malo pour le seconder. Cet appel au patriotisme de nos pères eut de l'écho parmi ces hommes dévoués, et immédiatement vingt-deux navires, dont plusieurs étaient de 400 tonneaux, furent armés et équipés aux frais des habitants.

Au commencement du mois d'août 1622, les vingt-deux bâtiments étaient en rade et n'attendaient qu'un vent favorable pour appareiller. Les capitaines, connus par leurs connaissances nautiques et leur bravoure, résolurent de nommer un général, et le choix tomba sur l'intrépide Jehan Porée, âgé de 39 ans, fils de Jacques Porée et de Perrine Jonchée, honorables bourgeois. Déjà Jehan Porée, par sa belle conduite, avait reçu d'Henri IV un témoignage éclatant; le monarque lui avait fait remettre son portrait enrichi de diamants. Parmi les capitaines les plus expérimentés se trouvaient

[illegible],
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible] écrivit [illegible] de
[illegible] mot

[illegible] je ne vous [illegible] de [illegible] la bataille ; d'autant que vous pourrez [illegible] informés par les capitaines [illegible] lesquels [illegible] si dignement et si [illegible] que cette seule considération m'obligeroit [illegible] écrire un mot, pour m'en réjouir avec [illegible] de votre ville. vous [illegible] que j'[illegible] fidèlement à Sa Majesté le signalé service que vous lui avez rendu en cette circonstance, qu'[illegible] en bref des marques certaines de [illegible] de sa bienveillance : et pour ce qui vous sera [illegible], j'en prendrai moi-même le soin, afin que vous ayez toute [illegible] de satisfaction. Les ennemis, la plupart tout brisés, sont réduits dans leurs bas-fonds en fort petit nombre, où ils appréhendent le beau temps, que nous prions Dieu de nous donner pour les précipiter dans leur ruine totale. C'est de ce dernier exploit, que j'espère que les vôtres [illegible] encore la gloire qu'ils ont déjà acquise, et [illegible] l'avantage de vous témoigner générale-ment [illegible] que je suis votre très-affectionné [illegible] (1).

[illegible] put tenir la mer, ce qui eut lieu le [illegible]-
[illegible]

(1) [illegible]

vembre, il s'empressa de retourner harceler les Rochellais dans la Fosse-de-Loys. Les vaisseaux calvinistes auraient fini par être écrasés, si une députation de la ville ne fût venue trouver le duc, afin de faire cesser le combat.

Le fameux Guiton lui-même vint humblement apporter son pavillon au duc de Guise, qui s'illustra dans cette affaire importante où nos pères avaient eu la bonne part.

La paix ayant été conclue, les Malouins s'en revinrent tout glorieux de leurs succès et des applaudissements qu'ils avaient eus par M. de Guise, ainsi que des promesses qu'il leur fit de la part du roi.

On cite avec éloge les négociants Suggers, qui avaient prêté de grosses sommes à Charles-Quint; lesquels, pour remercier S. M. de l'honneur d'être descendue chez eux, en passant à Augsbourg, mirent dans la cheminée un fagot de bois de cèdre, et prièrent l'empereur de l'allumer avec ses propres billets. Ici, la conduite généreuse des Malouins nous paraît devoir l'emporter; non seulement ils ne demandèrent jamais le remboursement de leur dépense, mais encore ils n'avaient voulu exiger de leur souverain aucune garantie que sa parole : parole qu'il oublia.

PIERRE PORCON DE LA BARBINAIS.

Louis XIV voulant profiter de la paix qu'il venait de donner à l'Europe, afin d'achever la consolidation de la marine de l'Etat et procurer à celle du commerce toute la sécurité qu'elle réclamait, il ordonne à Duquesne de se mettre à la tête de la puissante escadre qu'on armait à Toulon et d'aller réduire les Etats barbaresques, dont les armements nombreux troublaient la navigation des bâtiments

marchands français. Ceux des bâtiments malouins qui se rendaient dans la Méditerranée, étaient obligés fort souvent de se réunir en convois pour se faire escorter à leurs frais par des navires, que le commerce lui-même équipait en guerre pour les protéger. Ce fut dans une expédition de cette nature que notre célèbre *Porcon de la Barbinais*, qui convoyait avec une seule frégate plusieurs bâtiments marchands, succomba sous les forces triples des siennes que le dey d'Alger avait envoyées à la découverte.

Pierre Porcon de la Barbinais, né à Saint-Malo le 31 octobre 1639, était prisonnier du dey d'Alger, lorsque celui-ci, s'inquiétant du formidable armement qui se préparait à Toulon, chargea son prisonnier d'aller porter au monarque français des propositions de paix. Mais le prince maure lui fit promettre de revenir reprendre ses fers s'il ne réussissait pas, l'assurant que la vie de six cents esclaves français cautionnait sa démarche.

De la Barbinais partit d'Alger et vint en France remplir sa mission; les conditions dont il était porteur (il en était convaincu d'avance) furent rejetées. Avant d'aller reprendre ses fers, il passa par Saint-Malo, régla ses affaires, fit ses adieux à ses frères (1) et à ses autres parents, pressa la main de ses amis et retourna à Alger rendre compte au dey de l'insuccès de son ambassade; c'était se résigner à la mort. En effet, ce féroce dey, furieux d'avoir échoué, fit décapiter le Malouin sur-le-champ en sa présence! La parole de Régulus fut-elle plus vierge à Carthage?

(1) M. Pierre Porcon avait deux frères; le plus jeune se maria, et c'est de ce dernier qu'est descendue la famille de Robert Surcouf, par sa mère.

HERVÉ DUFRESNE, SIEUR DES SAUDRAIS.

Hervé Dufresne naquit à Saint-Malo, le 18 septembre 1648; il appartenait par ses père et mère aux anciennes familles que le commerce maritime avait enrichies, et qu'on désignait sous le nom de *haute bourgeoisie*. Chez le plus grand nombre de ces familles, le désir de se faire annoblir était devenu un besoin; elles ambitionnaient des titres, et, pour les obtenir, elles employaient différents moyens. Parfois le mérite, ou des services éclatants attiraient cette haute faveur du monarque, mais le plus grand nombre ne quittaient la roture qu'à l'aide de charges achetées au poids de l'or; d'autres devenaient propriétaires de terres nobles exemptes de droits seigneuriaux, donnant la jouissance des priviléges qui y étaient attachés.

Cependant l'ambition de la bourgeoisie malouine était bien pardonnable; nous ne parlons que de celle d'autrefois et nullement de la bourgeoisie de nos jours. Cette bourgeoisie d'autrefois, disons-nous, sans remonter aux années de la Ligue, où elle traita de puissance à puissance avec les rois, avait consigné dans ses archives le prêt qu'elle avait fait à Louis XIII de vingt-deux vaisseaux armés et équipés à ses frais, et cela à une époque où Richelieu n'avait pu en trouver que cinquante-quatre dans toute la France; n'avait-elle pas, en outre, porté en compte un autre prêt de trente millions à Louis XIV? n'avait-elle pas inscrit sa mise dans la mémorable expédition de Rio-Janeiro, ses dons pour la fondation de trois hospices et de ses établissements de charité, ses dépenses pour l'érection de ses magnifiques remparts? Toutes ces choses, faites de ses propres fonds, suffisaient pour l'ennoblir aux yeux de la nation. C'était encore

cette vieille bourgeoisie qui donna Jacques Cartier, Frotet de la Bardelière, Gouin de Beauchêne, hardis navigateurs, qui allèrent montrer le pavillon français dans des contrées où il n'avait jamais paru, et créèrent des sources de richesses à leur patrie. Ce fut dans son sein aussi que Colbert chercha des hommes de génie pour diriger ses grandes compagnies des Indes, et que le royaume, écrasé dans des guerres à outrance, trouva une foule de héros qui surent balancer par leur courage et leur intrépidité la puissance maritime de l'arrogante Angleterre; enfin, cette bourgeoisie qu'on ne saurait trop admirer pour la grandeur de ses entreprises, ne faisait pas, comme de nos jours, une honte de la misère, car elle savait que là, il y a souvent du malheur, et puis, elle n'oubliait pas, dans sa prospérité, que la fortune n'est due le plus souvent qu'au hasard (1).

Quoi qu'il en soit, Hervé Dufresne, de même que les Duguay-Troüin, les Moreau, les Porée, les Lefer, les Géraldin, etc., ne chercha ses lettres de noblesse que dans des actions glorieuses utiles au pays.

Dufresne, ainsi que la plupart des enfants malouins, commença à naviguer dès l'âge de quinze ans; à cette époque, la France était en guerre contre l'Europe. Le 26 janvier 1667, lorsque la paix fut signée entre la France, l'Angleterre et le Danemark, le jeune marin continua la navigation sur les bâtiments du commerce armés en guerre et marchandises, car l'Espagne persévérait dans ses actes d'hostilité contre nous. Il acquit dans ces expéditions loin-

(1) Les syndics ou maires n'étaient pas pris comme aujourd'hui parmi les plus riches citoyens; on honorait le mérite là où il était, sans avoir égard au plus ou moins de fortune. Deux citoyens revêtus de ces hautes fonctions moururent; ils étaient si peu fortunés que la communauté paya les frais funéraires.

taines des connaissances nautiques qui le classèrent parmi les premiers officiers de la marine de Saint-Malo.

En l'année 1672, la guerre recommença; l'Espagne ne dissimulant plus les antipathies de jalousie qui l'éloignaient de la France, entraina la Hollande et plusieurs autres Etats de l'Europe à faire cause commune avec elle contre nous. Dufresne, qui était devenu capitaine, arma en guerre le bâtiment du commerce qu'il commandait, et courut sus aux vaisseaux ennemis.

Dans ses fréquentes rencontres, il se distingua par une audace inouïe, et dota cette époque des plus beaux épisodes de courage et d'habileté que pouvait revendiquer sa ville natale, alors que les Delahaye, les Porée, les Géraldin, les Duguay-Troüin, les Boscher, etc., n'avaient pu par leur âge participer à cette guerre que termina le glorieux traité de Nimègue. A l'appui de la tradition, nous citerons Porée du Parc de Saint-Malo, auteur contemporain, lequel dit : « Mon dessein n'est point d'entrer dans le détail des actions » des corsaires de Saint-Malo depuis 1672, elles sont nom- » breuses et héroïques; mais je puis dire, qu'entre les ca- » pitaines de ces guerres, feus MM. Des Saudrais du Fresne » et de la Bellière Le Fer se distinguèrent par plus de » trente combats, soit à forces égales, soit à forces iné- » gales, et dans lesquels ils restèrent toujours victorieux. » Malgré nos investigations, nous n'avons pu trouver aucun détail sur ces *actions nombreuses et héroïques* dont parle Porée du Parc; les manuscrits du temps, que nous avons compulsés, n'en disent pas un mot, et, malheureusement, les archives de la marine ne commencent que vers l'année 1678, époque de la paix de Nimègue. A compter de cette date, les rencontres des corsaires malouins s'y trouvent presque toutes consignées, et c'est à cette source féconde que nous avons puisé. Toutefois, nous ne nous attachons ici

qu'à un nom, nous ne choisissons pas parmi ses exploits, nous racontons les faits accomplis tels qu'ils se présentent, parce que leur importance ou leur caractère glorieux les recommandent à l'histoire.

Nous étions en paix depuis dix ans, quand tout-à-coup les Anglais, poussés par le sentiment de défiance qui les animait contre leur roi catholique, obligent ce monarque à aller se réfugier en France. Louis XIV embrasse aussitôt la cause de son allié Jacques II, et commence les hostilités contre la Hollande d'abord et puis contre l'Empire, l'Angleterre et l'Espagne. C'est que le nouveau roi, Guillaume III, appelé par les protestants anglais à régner sur la Grande-Bretagne, ne voyant de sécurité pour le pays qui avait acclamé son avénement et pour celui dont il était souverain, sous le nom de Stathouder, que dans une ligue des Etats de l'Europe dont il serait l'âme, n'avait rien négligé pour animer la haine de l'Autriche et de l'Espagne contre la France; paroles, promesses, argent, tout avait été prodigué.

Sous les efforts de cette formidable ligue, un avenir bien différent se préparait pour les marins français, victorieux dans la guerre précédente; l'histoire de ces sombres années que nous abordons, nous montre nos escadres écrasées sous le poids des désastres où les ont placées la fatalité et des combats à la suite d'ordres téméraires et impératifs, et nous voyons que ceux de nos vaisseaux qui avaient échappé à ces catastrophes, restaient désarmés dans nos ports, sans moyens, par le dénûment de ceux-ci, de pouvoir reprendre la mer : tous nos revers et nos malheurs étaient donc produits par la faute de la cour de Versailles. Notre tâche ne nous impose point la douleur d'évoquer ces sinistres souvenirs, nous n'avons à porter nos regards que sur l'activité de la marine de Saint-Malo dans cette grande lutte de la France contre l'Europe, et à parler des puissants secours que la mère-patrie trouva en elle.

Saint-Malo se prépara donc comme de coutume, et par un dévoûment spontané, à prendre sa part dans cette guerre à outrance qui menaçait le royaume; et pendant sa durée, 40 à 50 croiseurs malouins, sortant chaque année, surent par leurs audacieuses entreprises balancer les succès des alliés victorieux en batailles navales.

En mars 1690, le beau corsaire le *Comte-de-Revel*, de 350 tonneaux, monté par 220 hommes d'équipage, armé de 20 canons en batterie et de 12 sur ses gaillards, avait été équipé par M. Bertrand Dufresne, sieur Du Demaine, qui l'avait commandé lui-même l'année précédente; cette fois il était confié par lui à son cousin Hervé. Le 18 avril, la frégate malouine, ainsi qu'on désignait alors les bâtiments que des particuliers armaient en guerre, se balançait sur les flots agités de la Rance à la suite d'une bourrasque de N.-O., en attendant l'embarquement de son capitaine et celui de divers articles qui devaient compléter son armement. Le *Comte-de-Revel* était pour l'époque un bâtiment d'une élégance presque coquette; sur sa poupe se déployait le pavillon bleu à croix blanche des bâtiments du commerce français, mais au franc quartier on voyait l'hermine sans tache (1). Dans les luttes maritimes du XVIIIe siècle, les Malouins ne manquaient jamais d'arborer les armoiries de leur ville ensemble le pavillon national : c'était une double garantie de l'honneur qu'ils attachaient à le défendre.

Le 20 avril, à dix heures du matin, les vents ayant passé à l'E.-S.-E., le *Comte-de-Revel* déploya ses voiles; à midi, on le perdit de vue sur les limites de l'horizon, au nord du cap Fréhel, d'où il prit son point de départ. Dans l'espace d'un mois, il fit quatre prises qui atterrirent à bon

(1) Les bâtiments de Saint-Malo pouvaient arborer le pavillon blanc sur la rade de Cadix. (Ordonnance royale.)

port. Comme ces prises ne se défendirent pas, le corsaire n'eut point à acheter son triomphe; en conséquence, nous ne nous arrêterons pas sur les circonstances de leur capture.

Le 25 mai, à 15 lieues dans le O.-N.-O. d'Ouessant, il rencontra le fameux corsaire la *Fortune*, de Flessingue, capitaine Hartmann, qui butinait sur nos côtes; ce corsaire, d'une grande marche, enlevait nos bâtiments marchands. La *Fortune*, son pavillon rouge, chargé d'une tour crénelée d'or, déployé sur sa poupe, vint avec assurance à l'encontre du *Comte-de-Revel* : égaux par l'effectif de leur équipage, les deux corsaires l'étaient encore par la force de leur artillerie.

Le combat commença à contre-bord, mais Dufresne ayant viré lof pour lof, rejoignit son antagoniste tribord amures en se maintenant quelque temps par sa hanche de dessous le vent. Hartmann, qui se voyait dans une fausse position, masque toutes ses voiles à la fois, et avec tant de célérité, qu'il se trouve par le travers du *Comte-de-Revel*, avant que celui-ci songeât à contrarier sa manœuvre. Les deux corsaires, placés à une distance que la balle d'un pistolet pouvait franchir, se foudroient avec une égale vigueur pendant vingt minutes.

Le capitaine Hartmann, habitué à des succès que lui procure la hardiesse de ses entreprises, voyant ses gens tomber dans la batterie et sur les gaillards, se décide à tenter de clore à son avantage, par l'habileté d'une manœuvre décisive qui lui a maintes fois réussi, cet engagement qui se prolonge. En conséquence, il force de voiles pour gagner de l'avant, et là, au moyen d'un brusque coup de barre, il espère couper la route du *Comte-de-Revel* et lui envoyer sa volée en enfilade et peut-être encore engager le beaupré de celui-ci dans les grands haubans de la *Fortune*. Le corsaire ennemi gagne de vitesse et son évolution habilement conçue

va s'exécuter; mais Dufresne a deviné l'intention du Flessingois, il lance le *Comte-de-Revel* au vent, sort de l'eau qu'il suivait, et, sans virer de bord, passe en poupe de la *Fortune*, balaie sa batterie et ses gaillards de toute sa volée de babord tirée en salut.

Le corsaire de Flessingue, ensanglanté et désemparé, ne combat plus qu'avec langueur; Dufresne, qui devine l'état de détresse de l'ennemi, veut à son tour terminer le combat par un de ces abordages décisifs qui conviennent si fort à l'impétuosité des Français; il commande donc d'accoster. Le *Comte-de-Revel* vient aussitôt prolonger la *Fortune*, il s'y cramponne à l'aide de ses grappins et jette ses hommes sur le pont ennemi, où quelques grenades lancées par les gabiers malouins ont mis le désordre. L'équipage batave est exaspéré, le carnage devient affreux; le capitaine Hartmann et son lieutenant sont abattus sur un monceau de cadavres; enfin les hommes de la *Fortune*, privés de leurs chefs, ne pouvant résister plus longtemps à la valeur de l'attaque des Malouins, se rendent à merci. Aussitôt le sang cesse de couler, et l'arrogant pavillon rouge avec sa tour d'or, s'abaisse pour faire place au pavillon victorieux de Saint-Malo.

Dufresne donne une remorque à la *Fortune* et conduit ce stérile mais glorieux trophée de sa victoire à Brest, où il entre quarante-huit heures après, sans avoir été inquiété par la rencontre d'aucun vaisseau de guerre ennemi.

De la sorte, le capitaine Jean Neufville, du navire le *Saint-Jean*, de Rouen, se trouva délivré avec son équipage. Ce petit navire était parti de Saint-Malo le 4 mai; mais ayant été forcé de relâcher à Camaret, il en était sorti le 21 en compagnie de plusieurs autres navires qui avaient la même destination que lui. Le 22 mai, il fut capturé par la frégate la *Fortune*, ainsi que quelques-uns des bâtiments qui naviguaient de conserve avec lui. Plusieurs autres marins fran-

çais, provenant de navires enlevés sur nos côtes par l'audacieux corsaire, furent pareillement rendus à la liberté.

L'habileté du capitaine malouin, de même que sa réputation de bravoure, parvinrent à M. de Forsanz, chef d'escadre, qui commandait la marine. Cet amiral crut ne pouvoir mieux confier qu'à Hervé Dufresne plusieurs missions pour l'Irlande, où le peuple soutenait la cause d'un roi malheureux. Il mit en réquisition et affréta pour le compte de la cour de Versailles le corsaire malouin; Hervé fit plusieurs voyages en Irlande, où il s'acquitta, avec une intelligence digne d'éloges, des différentes missions prescrites par le chef d'escadre. Dans un de ses voyages, Dufresne dut quitter Dublin le lendemain de la funeste bataille de la Boyne, qui décida de la couronne de l'infortuné Jacques II en faveur de son rival et son gendre Guillaume III. Hervé en apporta en France l'affligeante nouvelle.

Ayant terminé avec la cour de Versailles, Dufresne vida la rade de Brest le 2 novembre pour continuer sa croisière momentanément suspendue. Il s'empara tout d'abord du trois-mâts le *Succès*, de Londres, qui amena ses couleurs après une courte résistance. Cette prise entra à Morlaix, où Dufresne alla l'escorter jusqu'à l'entrée des Passes. Quelques jours après, la *Sarah*, joli navire qui sortait de la Tamise, tomba au pouvoir du *Comte-de-Revel*, qui le conduisit à Dieppe. Enfin, pour clore les exploits de cette année si bien remplie, il captura la *Marie*, de Jersey, portant une cargaison de laine de Ségovie; le *John*, de Limington, chargé de vin de Portugal; la *Mary*, d'Amsterdam, ayant un chargement de comestibles. Assailli par une succession continue de tempêtes, Hervé Dufresne, sieur Des Saudrais, leva sa croisière et entra dans le port de Saint-Malo, le 12 décembre 1690. Peu de temps après, le capitaine du *Comte-de-Revel* se trouva à la réception qui fut faite au roi d'Angleterre par

les Malouins ; ce prince fugitif, accompagné du duc de Berwick, son fils naturel, venait de Brest et visitait sur son passage ses fidèles sujets qui étaient venus chercher un asile dans notre localité.

Le *Comte-de-Revel* alla hiverner en Trichet, l'un des ports du havre de Saint-Malo ; Hervé Dufresne et les hommes de son vaillant équipage avaient besoin de repos : ils le trouvèrent au sein de leurs familles, qu'ils enrichirent de leurs parts de prises.

La *Trinité*, capitaine Frossard, corsaire de 18 canons, à bord duquel Duguay-Troüin était volontaire, vint faire, près du corsaire de Dufresne, ses dispositions pour remettre en mer ; la *Trinité*, qui avait enlevé le corsaire hollandais la *Concorde*, après trois heures de combat et trois abordages successifs dans lesquels Duguay-Troüin s'était si fort distingué, avait eu besoin de réparations et de marins, afin de remplacer les hommes qu'elle avait perdus.

Parmi les autres corsaires qui se disposaient à quitter le port, on distinguait encore le *Grenédan*, le *François-de-la-Paix*, le *Pontchartrain*, le *Saint-Aaron*, le *François-d'Assise*, le *Joseph*, le *Diligent* et la *Ville-de-Saint-Malo*, dont les capitaines étaient MM. Pierre Legoux, Alain Porée, René Moreau, Julien Levieux, Latouche-Porée, Antoine Géraldin, Nicolas Arson et Pierre Barbot, sieur de la Blancheroche ; tous braves et expérimentés marins, qui surent défendre l'honneur de leur pavillon et rester la terreur du commerce des ennemis. Les capitaines malouins, durant cette guerre, déployèrent un dévoûment et une intrépidité qui ennoblirent jusqu'à leurs défaites.

Au commencement de l'année 1691, le *Comte-de-Revel* reçut un radoub complet et reprit la mer en mars 1691. Durant cette croisière de printemps, il eut à soutenir différentes chasses des plus obstinées, que lui appuyèrent des

vaisseaux de guerre anglais, mais auxquelles il sut échapper. Six navires marchands hollandais et anglais tombèrent au pouvoir du corsaire malouin et furent dirigés sur les ports ou havres de la Bretagne. Comme ces navires n'offrirent que peu ou point de résistance, nous ne consignons ici ces victoires moins disputées que parce que la patrie s'enrichissait de toutes les pertes que faisaient ses ennemis.

Le *Comte-de-Revel* rentra dans son port d'armement et caréna. A la fin d'août, l'infatigable Dufresne s'occupa de mettre son corsaire prêt à retourner en course. En effet, le 20 septembre, le *Comte-de-Revel*, bien espalmé, était ancré sur la rade et tout son monde consigné à bord. Quoique le pavillon de partance fût arboré à son grand mât, les vents d'ouest le retinrent au mouillage; ce ne fut que le 27 septembre qu'il put vider la rade : ce jour-là, une brise fraîche de l'E.-N.-E. se déclara, et le corsaire appareilla. Dufresne prit son aire vers les Blaskets, point d'atterrage sur la côte d'Irlande.

Trois jours après, le 30 septembre, les vigies signalèrent dans le N.-E. un navire de belle apparence, courant au O.-N.-O. avec des vents de la partie de l'Est. Dufresne eut bientôt reconnu la voile en vue et manœuvra pour la rejoindre. Au bout de deux heures de chasse, l'équipage put voir de dessus le pont une grosse flûte portant 24 canons de fort calibre en batterie et huit autres de moindre calibre sur ses gaillards. Ce bâtiment, de grande dimension et fort enhuché, battait à sa gaule de poupe le pavillon de Zélande, à trois bandes : orangée, blanche et bleue; sur la blanche était le demi-lion de gueules des Pays-Bas.

Le *Horn*, ainsi que se nommait ce beau bâtiment de 132 pieds de longueur (1), paraissait naviguer dans une sécurité

(1) Mesure hollandaise de l'époque.

parfaite, ne pensant pas que le corsaire qui l'approchait toujours osât l'attaquer. Cette flûte des Provinces-Unies allait à Curaçao, où elle portait des troupes et des munitions de guerre; elle devait prendre en retour un riche chargement colonial.

Toutefois, cette sécurité cessa à bord du zélandais lorsque Dufresne, qui l'accostait, fit virer sur la poupe du *Comte-de-Revel* le pavillon de Saint-Malo; l'audace et l'intrépidité malouines étaient alors trop bien connues des ennemis pour que le capitaine du *Horn* ne sortît pas de la quiétude qu'il avait conservée. En effet, il fit faire le branle-bas de combat et attendit avec confiance l'issue de l'action qui allait avoir lieu.

La mer était légèrement ondulée sous une brise modérée, circonstances favorables pour le corsaire. Comme celui-ci avait gagné le vent, il alla se placer, ses basses voiles carguées, dans la hanche de tribord du zélandais, et le combat commença au canon. Si l'ennemi avait une artillerie d'un calibre supérieur à celle du français, sa grande élévation le rendait en revanche plus accessible aux boulets du corsaire, qui presque tous atteignaient ses vastes flancs, au lieu qu'un grand nombre des projectiles du hollandais passaient au-dessus des pavois du *Comte-de-Revel*, beaucoup plus ras. Cependant, au bout d'une demi-heure d'un feu très-vif, Dufresne remarqua que le *Horn*, par la solidité de ses œuvres-mortes, n'accusait que peu de dommage, tandis que le *Comte-de-Revel* éprouvait des avaries et son équipage des pertes sensibles. Le capitaine malouin comprend que, dans ces circonstances, le succès ne pouvait dépendre que de sa propre habileté, et il ne resta pas au-dessous de ce que le courage et l'intrépidité de ses marins réclamaient de son expérience. Sachant quelles étaient à cet égard les dispositions des valeureux hommes qu'il commande, il se décide à don-

ner un glorieux pendant à la capture de la *Fortune*. Comme le *Comte-de-Revel* avait un avantage de marche sur la flûte, Dufresne s'était presque constamment maintenu au vent du *Horn*, le grand hunier coiffé; il pouvait donc l'aborder quand il le voudrait. A bord du corsaire, toutes les dispositions furent prises pour livrer assaut à l'ennemi, et le capitaine malouin laissa porter à accoster, en éventant son grand hunier. Bientôt les vergues se croisent, les flancs des navires se heurtent, les grappins tombent et se cramponnent, et chacun des navires envoie à son antagoniste la masse de fer que contiennent ses bouches à feu chargées à boulet et mitraille.

Au milieu du carnage produit par cette double volée, les gabiers français jettent sur le tillac du *Horn* une pluie de grenades qui y cause de nouveaux désordres. Dufresne commande l'abordage et ses hommes s'élancent le sabre dans les dents à l'assaut du vaisseau ennemi, culbutant tout ce qui veut s'opposer à leur entrée. Le tillac du hollandais devient le théâtre de la lutte la plus acharnée; en vain les soldats veulent tenir bon et défendre le poste qu'on leur avait assigné; ils sont sabrés, percés, assommés et culbutés. Hervé Dufresne et ses officiers donnent l'exemple de la plus rare intrépidité; plusieurs fois on les vit lutter corps à corps avec les ennemis. Dans cette épouvantable mêlée, le capitaine du *Horn* voit l'élite de ses hommes tomber à ses côtés, et, par leur perte, s'évanouit tout espoir de conserver son navire; alors il se résout à céder à la valeur malouine pour faire cesser le carnage que produit une résistance désespérée. Ce brave officier baisse la pointe de son épée et crie qu'il est amené. En effet, le pavillon zélandais, si vaillamment défendu, descendait de la poupe du navire conquis.

D'après le lieu où s'était livré le combat et les vents qui régnaient, Dufresne dirige sa glorieuse capture sur Brest où

il entra avec elle le 2 octobre. Là, il répara ses avaries, remplaça ses munitions et les hommes qu'il avait perdus; puis, profitant d'un vent d'Est, le *Comte-de-Revel* leva l'ancre et sortit de la rade de Brest, le 25 octobre. Trente-six heures plus tard, il établit sa croisière à 50 lieues dans le N.-O. de l'île d'Ouessant. Le 3 novembre, il prend le *Boston*, navire anglais chargé de morues. Dufresne l'expédie à Marseille. Six jours après, un *fluston* (1) de la même nation, venant de Lisbonne avec une cargaison de vin, tombe en son pouvoir. Le 16 novembre, il s'empare du *Salisbury* de 400 tonneaux. Ce bâtiment, richement chargé, allait à Londres; Dufresne ne donna pas le temps au capitaine anglais de se défendre : le *Salisbury* fut abordé avant qu'il pût tirer un coup de canon.

Enfin, le 19 novembre, pour clore cette seconde année de croisière, il fit rencontre d'un gros bâtiment hollandais sortant d'Amsterdam; c'était le *Delft*, armé de 24 canons et d'un fort équipage. Ce navire, équipé par la compagnie des Indes, se rendait au Cap de Bonne-Espérance et de là à Java; il battait sur sa poupe le pavillon de Norden en Oost-Frise, bleu, chargé de trois étoiles d'or.

Une demi-obscurité régnait encore sur la mer, lorsque les vigies du *Comte-de-Revel* aperçurent, aux limites d'un horizon rapproché par un épais brouillard, une voile se dirigeant au S.-S.-O.; Dufresne s'estimait alors à 20 lieues sud-ouest des Blaskets (2).

Par l'apparence de ce navire, le capitaine français fit tenir le vent au *Comte-de-Revel* afin d'essayer la marche de

(1) Nos dictionnaires de marine ne parlent pas de ces sortes de navires : nous avons conservé le nom tel qu'il est écrit sur les registres.

(2) Les navires hollandais qui naviguaient seuls contournaient les îles Britanniques pour éviter les croiseurs. Cette route fut encore pratiquée par eux dans la guerre de 1778.

la voile en vue de la sienne; lorsqu'il fut certain d'une grande vitesse, le malouin laissa porter et appuya la chasse à l'ennemi : sur les dix heures, le corsaire était à portée de canon.

Le capitaine hollandais, aussitôt qu'il s'était vu chassé, avait deviné la nationalité et l'intention hostile de l'officier qui commandait le *Comte-de-Revel;* en conséquence, il s'était empressé de faire ses dispositions de combat pour le bien recevoir. Le capitaine ennemi ayant remarqué combien la batterie du corsaire était ras l'eau, fit arriver le *Delft* vent arrière pour profiter de l'avantage que lui donnait l'élévation de la sienne. L'allure que prenait le vaisseau hollandais devait dans les roulis, vu l'agitation des flots, gêner le service des canons du *Comte-de-Revel*. Quoique cette manœuvre annonçât un adversaire expérimenté, quoique sa force fût imposante, rien ne put intimider les marins du corsaire. Dufresne suppléa en partie aux difficultés que lui créait l'ennemi, en faisant fermer quatre sabords du centre de sa batterie, parce que ces sabords se seraient trouvés noyés à cause de la tonture donnée aux ponts du *Comte-de-Revel* (1).

N'ayant plus d'inquiétude de ce côté-là, Dufresne alla se placer dans la hanche de bas-bord du *Delft*, d'où il lui lâcha sa bordée de tribord, et croisa avec lui un feu que les deux antagonistes continuèrent pendant trois quarts-d'heure à la portée du pistolet : une indicible fureur animait les combattants.

Dufresne eût désiré terminer l'action par un abordage, mais le sillage du hollandais et les forts roulis que la mer occasionnait sur le vent arrière, s'opposaient à ce qu'il l'essayât; il lui fallut donc attendre et remettre ses projets

(1) A cette époque on donnait beaucoup de tonture à tous les vaisseaux; aujourd'hui on a tout-à-fait abandonné cette construction.

aux chances des combats; toutefois, cette attente ne fut pas de longue durée. Au milieu de la lutte acharnée qui continuait, la mèche du gouvernail du *Delft* se trouve brisée et le timonier blessé. Avant que le capitaine hollandais ait pu prévenir les suites de cette avarie, le vaisseau embarde sur babord et accoste malgré lui le *Comte-de-Revel*. Dufresne, habile manœuvrier, ménage l'aire de son corsaire, aborde de long en long l'ennemi, lance ses grappins, et, lorsqu'il voit les deux navires liés l'un à l'autre, il commande l'abordage.

Les Hollandais, moins nombreux que les Français, se montrent dignes, par leur défense, de l'attaque impétueuse de nos marins à l'arme blanche, dans laquelle le sang coule avec profusion. Enfin, après une nouvelle mêlée que Dufresne dirige, où les Hollandais opposent l'acharnement du désespoir à l'intrépidité des Malouins que la voix de leur capitaine sait enthousiasmer, l'équipage du *Comte-de-Revel* reste maître de toutes les parties du vaisseau ennemi. Les Bataves vaincus mettent bas les armes et le drapeau bleu de Oost-Frise, aux trois étoiles d'or, tombe du bâton de poupe; sa chute est saluée par les cris de *Vive le roi!*

A peine le *Delft* fut-il au pouvoir de nos marins que ceux-ci réparèrent à la hâte quelques-unes des principales avaries qui pouvaient contrarier sa marche; ensuite le corsaire victorieux remorqua sa prise jusque sur la rade de Saint-Malo, où il entra avec elle le 24 novembre 1691.

Après maints autres exploits sur mer par Hervé Dufresne, ce brave officier, commandant le corsaire la *Faluèra*, de Saint-Malo, périt le 25 mars 1697, en se rendant maître d'un des trois vaisseaux de guerre hollandais que Duguay-Trouin lui avait ordonné d'attaquer, de concert avec l'*Aigle-Noir*, capitaine Belisle-Pepin, aussi de Saint-Malo. L'assistance des deux corsaires permit à Duguay-Trouin de s'em-

parer de la flotte de Bilbao; ce fut le coup le plus décisif porté aux ennemis, lequel hâta la paix de Ryswick.

═══

CLAUDE RAOUL.

—

C'est une tâche douce à remplir pour l'écrivain patriote, de recueillir les belles actions des hommes qui concoururent, par leur bravoure, à élever la gloire de leur pays. En parcourant les archives de la marine malouine, le nom de Claude Raoul s'était présenté bien des fois avec une grande distinction; mais nous nous étions dit : pour raconter tous les exploits de ces hommes intrépides, il faudrait des in-folios, et, pour ce motif, nous l'avions négligé, nous réservant toutefois de citer son nom. Cependant la lecture de son dernier rapport nous a fait changer d'avis. Nous emprunterons donc à ce brave capitaine la course qu'il accomplit sur les ennemis, course qui le conduisit à la paix de Ryswick : le récit confirmera nos éloges. Claude Raoul prendra rang parmi ceux de nos compatriotes qui ont, dans cette navigation légère, vaillamment soutenu la cause de la patrie, la réputation et la prospérité de notre cité, et qu'on a si vite oubliés.

Claude Raoul naquit à Saint-Malo, le 17 décembre 1661, de Marc Raoul et de Laurence Briand, sieur et dame Deslandes. Il commença à servir dès la guerre de 1672; il était officier lorsque la paix vint faire cesser les hostilités, après sept années de lutte. Quand la guerre recommença, en 1689, au bout de dix ans de repos, Claude Raoul était capitaine. Il fit plusieurs campagnes en cette qualité.

En novembre 1696, il commandait la frégate-corsaire la *Joyeuse*, de 120 tonneaux, portant 20 canons de 4 livres de balles et 7 pierriers; son équipage était composé de 130

hommes. Quoique d'un faible tonnage, défendu par une artillerie de petit calibre, ce corsaire n'en était pas moins très-redoutable sous les ordres de Claude Raoul.

Il mit en mer le 6 décembre 1696, par un beau temps de gelée, qui donnait au ciel la sérénité d'un beau jour. Le 12, il rencontre et combat un beau trois-mâts anglais de 400 tonneaux, nommé la *Cité-de-Londres*, portant 18 canons, et s'en empare; il met à bord un équipage, prend ce navire, qui avait une riche cargaison, sous sa redoutable escorte, et le conduit à La Rochelle, où il entre avec lui.

Après quelques jours de repos, son navire bien espalmé, il appareilla le 22, et, dès le 25, il faisait la rencontre d'un corsaire de Flessingue qui butinait sur les côtes d'Espagne. Le croiseur ennemi était l'*Aventure*, de 34 canons. La *Joyeuse*, beaucoup plus faible, cherche à éluder l'engagement, mais le batave, comptant sur une facile victoire, en raison de sa force, augmente sa voilure, la rejoint et la contraint d'accepter l'engagement. Raoul, à l'approche de l'*Aventure*, avait fait ses dispositions de combat, et répond avec une indicible ardeur aux premiers coups de canon que lui envoie son adversaire. Plusieurs fois, il avait tenté l'abordage, mais l'ennemi parvint toujours à l'éviter. L'action dura cinq heures dans l'incertitude du résultat. Enfin, après tant d'efforts infructueux pendant cette lutte acharnée, l'*Aventure*, qui avait reçu plusieurs boulets à la flottaison, se voit forcée d'abandonner le champ de bataille : elle coulait. La *Joyeuse*, quoique victorieuse, était elle-même toute pantelante, son gréement haché, ses voiles criblées et ses munitions de guerre épuisées; le capitaine Raoul prend la résolution de relâcher à Lisbonne. Le corsaire avait eu sept hommes tués et douze blessés.

Le brave Claude Raoul s'empressa de prendre les vivres, les rechanges et les munitions qui lui manquaient. La *Joyeuse*

étant parfaitement réparée, descendit le Tage et entra dans l'Océan; elle se rendait à l'ouverture du détroit. A la hauteur du cap Saint-Vincent, coupant de ses bordées la mer que traversent les bâtiments anglais et hollandais, se rendant dans la mer Méditerranée ou venant du Levant, ses vigies signalèrent un beau trois-mâts, et aussitôt il mit le cap dessus, d'abord pour le reconnaître, puis pour le rejoindre et l'attaquer : Raoul avait aperçu le pavillon rouge de Middelbourg, chargé d'une tour d'or. En effet, ce navire ennemi était le *Lys-Blanc*, de 450 tonneaux, venant de Smyrne, allant à Rotterdam; il était monté par 56 hommes d'équipage et portait 16 canons de 8 et 4 pierriers.

Ses dispositions prises, la *Joyeuse* alla se placer par le travers de l'ennemi et commença un feu bien nourri. Ils combattirent de la sorte pendant près de deux heures, sans que la victoire parût se décider d'un côté ou de l'autre. Raoul, remarquant qu'il n'était pas de force au canon, songe à changer, par un coup de main audacieux, la face du combat; il fait appel au courage de son équipage : quelques paroles dites avec énergie suffisent pour électriser ces braves marins, et aussitôt il gouverne à accoster le hollandais. Le malouin profite du moment où leurs bordées les enveloppaient de fumée, pour aborder. Sa manœuvre réussit. Au premier choc, ses marins escaladent les murailles élevées du *Lys-Blanc*, et, sur le pont de celui-ci, engagent une lutte à l'arme blanche; elle fut longue et sanglante, mais les Bataves finirent par être culbutés et sabrés. Enfin, le capitaine ennemi, vaincu, se rend à discrétion, et à cet instant le sang cessa de couler; mais l'arrogant pavillon de Middelbourg fut abaissé pour faire place aux couleurs de France. Dans cette action, la *Joyeuse* avait perdu neuf hommes et presque le double de blessés ou brûlés. Claude Raoul conduisit sa prise à Lisbonne, où, d'après l'autorisation qu'il

obtint de Son Excellence l'ambassadeur de France, elle fut vendue.

Ayant terminé ses affaires, le capitaine malouin revenait avec la *Joyeuse*, ayant à bord le produit de la vente de la cargaison du *Lys-Blanc*, et, vu sa grande valeur, il était bien décidé à éviter toute rencontre. Mais, en accostant les côtes de Bretagne, il fut aperçu dans les parages d'Ouessant par la frégate de S. M. britannique la *Diana*, de 30 canons. Claude Raoul ne put, à cause de la mollesse et de la direction du vent, soustraire la *Joyeuse* à un combat que l'anglais le contraignit d'accepter.

Le capitaine malouin savait que, dans cette navigation isolée et aventurière, le génie d'un homme et son expérience, fruit d'une longue pratique, ne suffisent pas pour fixer le succès; il faut, de plus, l'obstination et le dévoûment. En conséquence, en présence de la supériorité matérielle de l'ennemi, il rappelle à son équipage le brillant combat contre l'*Aventure*, et fait promettre aux braves qu'il commande de donner un glorieux pendant à leur premier exploit. Certain du concours de son équipage, Raoul prend toutes les dispositions pour repousser vigoureusement l'ennemi. Rejoint par l'anglais, il accepte le combat tel que la *Diana* le lui présente.

Le pauvre petit corsaire malouin, quoique décoré du nom de frégate (1), avait fort à faire; mais Raoul, sans s'émouvoir de son infériorité, était résolu de se défendre jusqu'à la dernière extrémité; il savait que le succès appartient à celui qui tire le dernier coup de canon : *Vive le roi!* mes enfants, s'écrie-t-il; et cette acclamation française, répétée par tous les Malouins, redoubla leur incontestable courage. Les Anglais répondirent par leur cri de guerre : *Hurra!*

(1) A cette époque, tout bâtiment de 18 canons prenait le nom de frégate.

hurra ! et l'action reprit de vivacité. Il y avait une heure et demie que le combat durait lorsqu'un incendie éclate à bord de la *Diana*, et force la *Joyeuse* à gagner le large. L'ennemi profite de ce mouvement pour maîtriser le feu et prendre la fuite, car plusieurs boulets, reçus au-dessous de sa flottaison, faisaient entrer beaucoup d'eau dans sa cale. Le délabrement de la mâture de la *Joyeuse* et le déchirement de ses voiles ne permirent point au corsaire malouin de le poursuivre.

Claude Raoul, vainqueur de son formidable adversaire, reprit son aire vers Saint-Malo, où son corsaire victorieux jeta l'ancre le samedi soir 9 février 1697, livrant à la patrie les dépouilles des ennemis.

PIERRE LEGOUX, SIEUR DE LA FONTAINE.

Si le génie d'un peuple se grave sur ses monuments, le génie d'une cité se peint dans les actions de ses habitants; en remuant les débris épars des uns, comme en groupant les faits accomplis par les autres, on peut y trouver de solennels et sublimes enseignements. C'est un bien grand bonheur pour nous que de mettre en lumière ces beaux faits maritimes enfouis dans nos archives, et de tirer de l'oubli les noms de ces hommes valeureux auxquels ils appartiennent. Ce furent ces mêmes hommes qui, par leur intrépidité, soutinrent la patrie écrasée sous le fardeau des guerres ruineuses des dernières années du règne de Louis XIV; ils surent, par de prodigieux efforts, lui procurer d'immenses ressources qu'ils puisaient chez les ennemis.

Pierre Legoux naquit à Saint-Malo le 20 avril 1660; son

père, Jean Legoux, et sa mère, Laurence Gingmatz, faisaient le commerce en gros. Pierre, ainsi que les enfants malouins de l'époque, commença fort jeune le rude métier du marin; la paix de Nimègue le surprit volontaire à bord du corsaire le *Saint-Louis*, que commandait le célèbre Dufresne des Saudrais.

Durant les années de paix dont jouirent toutes les nations européennes, Legoux, après de nombreux voyages comme officier, parvint au grade de capitaine et commanda des vaisseaux du commerce.

Le 7 mai 1689, Pierre Legoux, qui avait ajouté à son nom de famille celui de *de La Fontaine*, alla avec le *Grenédan*, dont l'armateur était le fameux Noël Danycan (1), faire une campagne à Terre-Neuve. Son navire était armé en guerre et marchandises, c'est-à-dire que ceux qui prenaient la mer ainsi équipés, n'avaient à bord en artillerie, en munitions de guerre et en marins, que ce qui était nécessaire pour leur défense; les instructions de l'armateur étaient d'éviter toute rencontre : le système de conduite du capitaine varie avec le caractère de sa mission.

Quoique le voyage de l'aventurier terre-neuvier fût rempli de danger, parce que l'armateur lui avait enjoint d'aller à Livourne porter sa cargaison, et que les abords du détroit de Gibraltar fussent gardés par les croiseurs anglo-espagnols, nous ne parlerons pas des phases qu'il parcourut. Le capi-

(1) Contrairement à ce que les biographes ont écrit, nous affirmons que Noël Danycan n'a point commandé de vaisseau du roi, notamment en l'année 1692. Nos registres de la marine font foi que, depuis 1688 jusqu'en 1697, qu'eut lieu la paix de Ryswick, M. Noël Danycan arma chaque année plusieurs navires. Ce fut en 1696 et non en 1692 qu'il expédia, par ordre de la cour, à Terre-Neuve, six frégates-corsaires portant depuis 36 jusqu'à 50 canons, lesquelles allèrent à Plaisance se ranger sous les ordres de M. de Bouillan. Joseph Danycan commandait le *Diamant* et de La Cité-Danycan le *Philippeaux*.

taine Legoux, en habile praticien des parages qu'il devait traverser, sut braver toutes les difficultés; il parvint à Livourne, où il déposa son chargement. De Livourne il se rendit à Marseille prendre une nouvelle cargaison, et revint à Saint-Malo sous la protection de l'escadre que Château-Renaud amenait de Toulon à Brest.

Le 15 juin 1691, le capitaine Legoux, sieur de La Fontaine, muni d'une commission de guerre du duc de Chaulnes, dont s'était pourvu son principal armateur, Noël Danycan, commandait la frégate-corsaire le *Grenédan*. Ce navire, parfaitement espalmé, alla en rade, afin de rallier son monde et prendre ses poudres; en un mot, compléter son armement de guerre. Il ne sera plus ce craintif aventurier qui évitait les rencontres, il les cherchera, au contraire; il porte 28 canons et 200 hommes d'équipage. A la tête de l'état-major se trouve Jacques Piednoir, sieur de La Huppry, second capitaine; cet officier avait fait ses preuves. Au nombre des lieutenants figurent MM. de La Cité, de Lessard, de Saint-Aubin, marins distingués. Les noms de René Troüin, Dupré-Gaillard et Jean Legouverneur sont inscrits parmi ceux des volontaires. Quant à René Troüin, il venait de débarquer de la *Trinité*, capitaine François Fossart, sous le commandement duquel il s'était si fort distingué dans l'action que ce corsaire soutint contre la *Concorde*, corsaire de Flessingue, qui fut enlevée à l'abordage après trois heures de combat.

Le 18 juin 1691, les vagues de la marée montante, contrariées par une brise de S.-S.-E. qui creusait la houle, agitaient la mer et faisaient balancer le corsaire, retenu par une seule ancre. A sa poupe se déployait un grand pavillon bleu à croix blanche, au franc quartier duquel se montrait l'hermine sans tache : c'était tout à la fois le pavillon de France et celui de Saint-Malo. Avant de déraper, le *Grené-*

dan salua la cité malouine; le fort Colifichet ayant répondu à son salut, il établit ses voiles et appareilla.

Au bruit des premiers coups de canon, un grand nombre d'habitants étaient accourus sur les remparts pour assister au départ de ces deux cents braves qui allaient combattre les ennemis de leur patrie. Parmi les deux cents hommes qui formaient l'équipage, il faut en faire l'aveu, il y avait un lâche; cet individu qui fut lâche au jour du danger était de Saint-Malo et se nommait Pierre Grignon! C'était chose tout à la fois si rare et si extraordinaire parmi nos marins malouins, que nous ne pouvons nous empêcher de signaler à la vindicte publique celui de nos compatriotes qui se rendit coupable d'une telle bassesse d'âme. C'est même la seule plainte, d'un fait de cette nature, que nous ayons trouvée dans les rapports des capitaines que nous avons compulsés : celui-là ne méritait certainement pas sa part dans les vœux que ses concitoyens adressaient au ciel pour le succès de la course, ni dans les prières que les mères et les épouses allèrent dire dans la chapelle de *Notre-Dame-de-Haute-Puissance*. A cette époque de foi, la madone du petit temple (1) était souvent implorée par les marins en péril.

Le 3 juillet, les vigies signalèrent une voile restant à l'E.-N.-E.; le vent soufflait du N.-O., la mer était droite et la brise modérée. Pierre Legoux porte sur la voile en vue, et, au bout de quelques heures de chasse, il arrive à portée de voix dans la hanche du navire : c'était une belle flûte anglaise, le *Guillaume*, venant de Baltimore, allant à Bristol. Le capitaine français somme l'anglais d'amener son pavillon; celui-ci, pour toute réponse, fait une forte arrivée afin de prendre le *Grenédan* en écharpe, et lui envoie par l'avant sa bordée, dont les canons étaient chargés à boulets

(1) Cette chapelle a été rasée en 1793.

et à mitraille. Le capitaine évente son grand hunier et arrive par le travers de son rusé adversaire; aussitôt le combat s'engage avec une indicible ardeur. Les Malouins, irrités par les pertes qu'ils ont éprouvées, trouvent la résistance trop longue et demandent qu'on les mène à l'abordage. Le brave Legoux manœuvre pour accoster l'anglais, les vergues se croisent, les mêmes lames battent leurs flancs; les Français, rangés sur babord, attendent que les navires se heurtent et s'accrochent pour sauter à bord de la flûte; mais l'équipage du *Guillaume*, saisi d'épouvante, baisse les couleurs britanniques. La flûte s'était rendue, mais elle nous avait coûté un sang bien précieux. Ce beau navire était chargé de sucre, d'indigo, de coton et de cuivre; il reçut un équipage malouin et fut dirigé vers les ports de notre Bretagne.

Six jours après cette riche capture, le *Grenédan* s'empara d'une caiche anglaise, nommée la *Providence*, il la conduisit jusqu'à l'entrée de la Loire. De là, il mit le cap sur Belle-Ile, remplaça son eau, prit quelques vivres frais, et déposa ses prisonniers. Le 22 juillet, le corsaire laissa le port de Palais et retourna croiser au sud des Sorlingues.

A peine eut-il atteint son point de croisière qu'il captura un flyboth anglais nommé le *Destin*, chargé de tabac, venant de Maryland. Legoux l'expédia sur un port de France.

Le 14 août, par une nuit pluvieuse et obscure, le corsaire se trouvait entre le cap Lézard et les Sorlingues; il voguait plein de sécurité, quand tout-à-coup les marins en vigie aux bossoirs crurent apercevoir des navires de guerre. Le capitaine Legoux, averti aussitôt, porte ses regards vers l'horizon étroit qui l'entoure et distingue en effet les masses mouvantes de plusieurs vaisseaux, que l'annonce d'un mauvais temps éloignait des côtes. Une résolution subite illumine l'esprit du capitaine malouin; il fait prendre à son corsaire

une direction semblable à celle de l'escadre ennemie, et navigue ainsi environné des vaisseaux, des frégates et des corvettes qui la composent. Mais la nuit, en s'écoulant, allait enlever le voile dont elle enveloppait sa présence; aussi Legoux attendait-il, dans les angoisses de l'inquiétude, une occasion favorable pour se soustraire, par une fausse route, à ses incommodes compagnons. Il était parvenu à se laisser culer; encore quelques instants, il voyait la possibilité de réaliser la manœuvre qu'il avait arrêtée. Tout-à-coup un vaisseau de 60 canons apparait dans son sillage, et si près de lui que l'équipage désespère de son salut; ses vergues de perroquet de beaupré (1) dominaient le couronnement du pauvre corsaire; un bond de plus fait par l'anglais sur les vagues énormes que l'Atlantique roulait dans le canal Saint-Georges avec des vents de S.-S.-O., le *Grenédan* était coulé. Heureusement que le vaisseau l'aperçut dans cet instant décisif, et aussitôt, embardant sur babord, il permit au capitaine Legoux de se retirer de cette dangereuse situation. Le vaisseau remit en route et passa si près du *Grenédan*, que, quoique le vent eût une grande puissance, on entendait la voix du capitaine qui commandait la manœuvre.

Lorsque Legoux se vit dépassé, tous les regards fouillèrent l'horizon, et, comme aucun ennemi ne se montrait, le *Grenédan* prit la cape courante, afin de s'éloigner du point où il avait rencontré l'escadre, sans que le corsaire fatiguât sous la force du vent qui augmentait toujours.

Dans la saison d'été, les mauvais temps ne sont pas de durée; au lever du soleil, la brise diminua et la mer se calma. Le 16 août, il aperçut au point du jour un beau trois-mâts hollandais, le *Saint-Jacques*, portant 26 canons;

(1) Les bâtiments portaient à cette époque un mât au bout du beaupré; ce mât avait une hune et lui était perpendiculaire; la voile tenait lieu des focs d'aujourd'hui.

les deux navires allant à contre-bord se trouvèrent nez à nez. Les Hollandais n'avaient pas achevé leurs dispositions de défense, que le *Grenédan*, qui avait viré de bord, l'abordait de long-en-long. L'équipage ennemi voulut opposer quelque résistance ; mais les marins bataves, sabrés et culbutés sur tous les points, mirent bas les armes; le pavillon rouge chargé de la tour d'or crénelée de Middelbourg, qui ornait sa poupe élevée, fut arraché de son bâton pour rester un trophée des vainqueurs. Le *Saint-Jacques* venait en dernier lieu de Cadix et portait une riche cargaison.

Jusqu'ici, nous n'avons eu à enregistrer que de faciles conquêtes; le succès, dans les luttes qu'elles ont provoquées, n'a jamais été douteux. Nous ne les avons portées en compte que parce qu'elles causaient un préjudice notable au commerce de nos puissants ennemis et qu'elles enrichissaient notre patrie.

Nous voici arrivés à l'un des plus audacieux combats que livrèrent les corsaires durant cette glorieuse époque pour eux. Duguay-Troüin l'a relaté de souvenir dans ses Mémoires, au point de vue du volontaire. Aujourd'hui nous l'avons sous les yeux, raconté au juge-commissaire de l'amirauté par le capitaine Legoux, sieur de La Fontaine, son journal de bord à la main, dix jours après qu'il eut eu lieu. Nous sommes heureux de reproduire avec détail ce beau fait d'armes, qui honore tant la marine de Saint-Malo; parce que, tout en admirant la précision du coup-d'œil du volontaire, qui décida l'attaque, nous aurons occasion de justifier le moment d'hésitation que le capitaine apporta avant d'aller combattre des vaisseaux qui durent lui paraître démesurément supérieurs en forces au sien, et qui l'étaient en effet.

Le 21 août 1691, au matin, le *Grenédan* se trouvait par le travers de la vaste et profonde baie de Bentry, lorsque ses vigies signalèrent, dans le nord, une flotte de quatorze

voiles, courant à l'est avec des vents de nord-ouest. En approchant cette flotte, dont les bâtiments battaient les couleurs d'Angleterre, le capitaine Legoux, de même que ses officiers, prirent trois de ces bâtiments pour des vaisseaux de guerre, et il hésita quelques instants à s'en approcher davantage : son état-major approuvait sa réserve. Cependant, sur les judicieuses remarques du jeune René Troüin, dont la famille était coïntéressée dans l'armement du *Grenédan*, il se décida à aller les reconnaître de plus près. En approchant la flotte, il se convainquit que les navires qui portaient les insignes d'amiral, de vice-amiral et de contre-amiral, en affectant l'attitude de vaisseaux de guerre, n'étaient que d'énormes vaisseaux marchands bien armés, et que leurs insignes ne devaient être que des pavillons de convention entr'eux, pour effrayer les croiseurs français.

Le capitaine Legoux manœuvra toute la matinée pour gagner les eaux des vaisseaux ennemis; dans ses différentes bordées, il reconnut que la lutte était possible, quoique ses forces fussent disproportionnées d'avec celles des ennemis; mais les dangers imminents que présentait un tel combat ne firent qu'enflammer son courage et celui des cent cinquante braves qui restaient à bord du *Grenédan*. Le corsaire ayant traversé le sillage des ennemis, reprit les mêmes amures qu'eux. Il était maître de sa manœuvre.

Les trois gros vaisseaux, voyant le *Grenédan* approcher, se mirent en ligne et se tinrent de l'arrière; ils ne supposaient pas que le corsaire fût assez audacieux pour oser les attaquer. Le plus gros des trois, le *Francis-Samuel*, qui marchait en serre-file, présentait quarante sabords tout garnis, quoiqu'en réalité il ne portât que vingt-huit pièces de gros calibre en fonte; l'*Europe* venait ensuite, puis les *Sept-Etoiles*, percés l'un et l'autre à trente-six, mais ne portant chacun que 24 canons de fer; des pièces d'artillerie en bois

peint garnissaient les autres sabords. L'aspect de ces vaisseaux était vraiment imposant. Les onze autres navires continuaient lentement leur aire, confiants dans l'issue du combat, s'il avait lieu, car eux aussi ne le croyaient pas possible.

Lorsque le *Grenédan* se trouva à même d'ouvrir le feu, il arbora ses couleurs en les assurant d'un coup de canon, dont le boulet atteignit la large poupe du *Francis-Samuel* et en fit sauter quelques débris; c'était le signal du duel qui commençait. Le pavillon malouin, ainsi que le *beaucéant* d'un ordre de chevaliers, jadis fameux, n'apparaissait jamais à l'époque dont nous parlons, sans causer quelque émotion aux Anglais; triomphant souvent contre un ennemi supérieur, il ne s'abaissait jamais devant des forces égales; s'il cédait à la puissance matérielle du nombre, il ne le faisait qu'avec honneur. A la vue de la blanche hermine, les Malouins saluèrent leur glorieux pavillon par les cris de *Vive le roi!* La brise les porta à bord de l'anglais.

Sous une brise maniable, les basses voiles carguées, le *Grenédan* alla se placer dans la hanche de tribord du *Francis-Samuel*, à la distance qu'une balle de pistolet pût facilement franchir, et là commença cette attaque audacieuse par un feu bien nourri d'artillerie et de mousqueterie. L'anglais, dont les hautes murailles dominent le corsaire comme une citadelle mouvante, riposte de ses pièces de gros calibre, dont une partie restent muettes, par la position avantageuse que sait habilement conserver Legoux. Cependant le *Grenédan*, voyant qu'il n'avait affaire qu'à un ennemi à la fois, prend le travers du *Francis-Samuel*, et l'action continue avec une indicible énergie. Mais bientôt le feu meurtrier de la mousqueterie du corsaire se fait sentir, les chargeurs anglais sont blessés ou tués chaque fois qu'ils se présentent aux sabords, et la manœuvre des pièces s'en ressent; les canonniers sont découragés. Tandis que le feu du colosse anglais

se ralentit, le nôtre augmente de vivacité, et, dans cette recrudescence d'énergie, le capitaine du *Francis-Samuel* est déplanté par un coup de fusil tiré de la grande-hune. L'équipage ennemi, qui avait essuyé de nombreuses pertes, n'entendant plus la voix de son chef, cède au courage du nôtre, et le pavillon de la Grande-Bretagne s'abaisse de sa gaule de poupe : il était soumis. Les insignes de commandement que le *Francis-Samuel* avait conservés disparaissent également de ses mâts.

Legoux, victorieux, évente ses voiles et s'avance sur l'*Europe*. Mais cette fois il ne s'arrêtera pas aux chances de succès que peut lui offrir le feu de son artillerie, uni au feu de sa mousqueterie; il abordera l'ennemi.

Le *Grenédan*, en courant sur le second vaisseau anglais, serre le vent afin de couper la ligne sur l'avant du *Francis-Samuel* et pouvoir aborder au vent l'*Europe* qui l'attendait de pied ferme. En croisant le sillage de ce dernier vaisseau, ses bossoirs heurtent si violemment sa galerie de poupe qui faisait une forte saillie en dehors de l'arrière, qu'une partie de cette galerie s'en trouve brisée et tombe à la mer. Par le choc qui eut lieu, René Troüin, qui voulait sauter le premier à bord de l'anglais, tombe à la mer et avec lui son ami Dupré-Gaillard; Troüin remonte à bord du *Grenédan* à l'aide de la manœuvre qu'il tenait à la main avant sa chute, tandis que son camarade, en s'accrochant aux débris de la galerie qui flottaient, fut sauvé par le *Francis-Samuel*. Ce premier abordage, en éloignant momentanément les deux antagonistes, permit au corsaire français de revenir à la charge et d'aborder de long en long le vaisseau l'*Europe*; quelques grenades lancées des hunes, nettoyèrent le pont et permirent aux Malouins d'escalader les œuvres mortes de l'anglais, qui étaient très-élevées. Ceux-ci s'emparent du gaillard d'avant, en chassant devant eux les marins anglais

dont la résistance était admirable ; ils ne cédaient le tillac que pied à pied et arrosé de sang. Troüin arrive au fort de l'action, et là, suivi de quelques hommes que l'impétuosité de son audace entraîne, fait une trouée, renversant et sabrant tout ce qui lui fait obstacle, arrive au capitaine anglais ; celui-ci lui tire un coup de pistolet, Troüin l'abat d'un coup de sabre. Les marins ennemis, n'entendant plus la voix de leur chef, crient *merci :* le vaisseau l'*Europe* était soumis, son pavillon avait été baissé.

Le capitaine Pierre Legoux désigne à la hâte quelques hommes pour manœuvrer le vaisseau capturé, pousse au large, évente ses voiles et atteint le troisième bâtiment, nommé les *Sept-Etoiles*, qui l'attendait patiemment, au lieu d'être venu durant l'abordage, mettre le corsaire entre deux feux en l'écrasant contre ses vastes flancs et ceux de son matelot ; le *Grenédan* ayant deux adversaires à combattre à la fois, eût été dans une position difficile. Mais non, l'anglais n'agit point ainsi qu'il devait le faire ; il reçut avec sang-froid le corsaire, qui l'aborda de long en long en lui lançant ses grappins. Attaqué avec la même impétuosité que le précédent vaisseau, il ne put résister longtemps ; le sang coula, mais son équipage fut vaincu, et son pavillon abaissé annonça sa défaite et sa reddition.

Ces trois prises étaient bien faites pour satisfaire l'ambition du capitaine Legoux, mais voyant des ennemis devant lui, il désire faire davantage ; après avoir laissé quelques hommes à bord du vaisseau les *Sept-Etoiles*, il poussa au large et s'élança à la poursuite des autres vaisseaux. Quoique la nuit s'approchât, il put rejoindre deux des fuyards d'assez près, pour les contraindre à faire côte sur les rivages hérissés d'écueils de l'Irlande ; cette nouvelle perte causée à nos ennemis fut une satisfaction pour nos braves marins.

Legoux revint rejoindre ses prises, compléta leurs équi-

pages, répara ses avaries et celles des vaisseaux conquis. Il prit à bord du *Grenédan* ceux des prisonniers qui auraient pu faire craindre une tentative d'enlèvement dans une chasse ou dans une séparation, par suite de mauvais temps. Toutes ces dispositions terminées, il fit voile pour Saint-Malo.

Nous arrivons au moment de justifier le brave Legoux au sujet de l'hésitation dont Duguay-Troüin parle dans ses Mémoires. René Troüin était volontaire, Pierre Legoux était capitaine. L'un n'avait aucune sorte de responsabilité, l'autre répondait à ses armateurs de son navire et au pays de la vie des hommes qui avaient eu foi en lui.

Le *Grenédan*, accompagné de ses prises, faisait voile pour Saint-Malo. Le 31 août, au matin, étant à deux lieues nord des Sept-Iles, les quatre bâtiments furent rencontrés par un vaisseau de guerre anglais de 52 canons, ayant pour lui servir de mouche une frégate portant 20 pièces en batterie. A la manœuvre des ennemis pour venir le reconnaître, Legoux paie d'audace; il sait qu'il ne peut soutenir d'engagements contre de tels adversaires, puisque le *Grenédan* est démuni d'hommes et que ses prises sont mal armées; il ne peut donc qu'employer la ruse. Le capitaine du corsaire se rappelle l'effet que produisit sur lui et sur ses officiers l'apparence des trois vaisseaux conquis; aussitôt, il les fait mettre en ligne de bataille avec le pavillon et les insignes des vaisseaux du roi; lui-même, placé en serre-file de la colonne, avait remplacé le pavillon bleu à croix blanche par le pavillon blanc : la division française, les basses voiles carguées, continuait lentement son aire en paraissant défier les ennemis.

Le vaisseau anglais de 52 canons, de même que sa conserve, tiennent le vent, et passent à deux portées de canon de la division que commande Legoux. Après avoir dépassé nos bâtiments, le commodore anglais, ne se supposant pas

de force à pouvoir les attaquer, vire de bord, sa mouche imite sa manœuvre, et, tous les deux forçant de voiles, disparaissent dans le N.-O. Le capitaine Legoux, sieur de la Fontaine, heureux de s'être débarrassé de ces importuns visiteurs, reprend la tête de la colonne; et le lendemain, 1er septembre 1691, le *Grenédan*, flanqué de ses superbes prises (1), laisse tomber l'ancre sur la rade de Saint-Malo.

Maintenant, que doit-il rester de la fâcheuse impression que font naître les Mémoires de Duguay-Trouin à l'endroit du brave Legoux? Cette hésitation du capitaine du *Grenédan*, dont nous parle le volontaire, doit-elle être imputée à un sentiment de timidité et de peur, ou bien à la prudence que tout commandant doit apporter avant de s'engager dans une entreprise hasardeuse? Nous remarquons qu'aussitôt que cet intrépide Malouin aperçoit une chance de succès, quelque faible qu'elle soit, il conduit ses gens au feu; et puis, pour mieux faire ressortir cette belle action, nous voyons un vaisseau de guerre de 52 canons et une frégate, refuser le combat contre les trois prises du *Grenédan*. De ce refus, de la part du vaisseau, ne doit-on pas reconnaître que le corsaire malouin, en osant attaquer ces trois vaisseaux au milieu d'une flotte dont le plus faible bâtiment portait 14 canons, et les capturer, a accompli une des plus belles et des plus audacieuses actions de nos guerres maritimes?

ÉTIENNE PIEDNOIR, SIEUR DE LA VILLENEUVE.

Etienne Piednoir commandait, en 1706, le corsaire le *Diligent*. Ce capitaine avait acquis une certaine célébrité

(1) Toutes trois étaient chargées de sucre, de coton, d'indigo, de tabac et de vieux cuivre. Leur chargement était d'une grande valeur.

dans la précédente guerre que nous fit l'Angleterre et ses nombreux alliés. Durant cette guerre si acharnée, le pavillon malouin ne cessa d'être arboré avec honneur, car les revers furent toujours des nécessités où le courage ne fit jamais défaut.

Le capitaine Piednoir, qui était né le 23 janvier 1666, n'avait que 23 ans lorsqu'il commanda le corsaire la *Trinité*, à bord duquel Duguay-Troüin fit sa première campagne. Toujours heureux et brave, il fit entrer dans nos ports de riches et glorieuses captures.

En juin 1697, les peuples fatigués avaient besoin de repos; les interminables conférences de Ryswick n'amenaient aucun résultat, et, quoique l'on s'attendît à la prochaine conclusion de la paix, on se battait toujours. Le 2 juillet, sur ces entrefaites, Etienne Piednoir, sieur de la Villeneuve, épousa Hélène Le Gentil, dont le frère, Le Gentil de la Barbinais, entreprit un voyage autour du monde (1).

La paix se fit enfin, et le capitaine Piednoir continua son rude métier sur les vaisseaux du commerce; mais cette paix tant désirée fut de bien courte durée. Le testament du roi Charles II, qui donnait la couronne d'Espagne au petit-fils de Louis XIV, devint le brandon de la discorde. Les puissances, jalouses des avantages que pouvait y trouver le royaume, se coalisèrent de nouveau contre la France. Pour les Malouins, l'Océan allait redevenir le théâtre des drames sanglants que la guerre devait y ramener. En 1702, ils entrèrent en ligne avec cette même ardeur que stimulait toujours la haine de nation à nation et que le siècle précédent, en se terminant, n'avait fait que couvrir d'une cendre féconde.

Quoique le capitaine Piednoir se fût distingué dans maintes

(1) Voyez les *Malouins célèbres*, par l'abbé Manet.

rencontres, depuis le commencement des hostilités, nous ne citerons qu'une seule de ses croisières : par celle-ci on pourra juger de ce que cet intrépide marin a pu entreprendre dans le cours des autres.

A la fin du mois de mai de l'année 1706, il commandait, ainsi que nous l'avons dit, le joli corsaire-frégate le *Diligent*, de 26 canons; son équipage se composait de 169 hommes d'élite, tous enfants de Saint-Malo ou des paroisses voisines. L'artillerie était loin d'être aussi formidable qu'on pourrait le supposer de nos jours; voici le calibre de ses canons : dans la batterie, on comptait 20 pièces de 6 livres de balles et 6 autres pièces de 4 livres sur les gaillards.

Il mit à la voile le 1er juin, de compagnie avec la *Marie-Magdelaine*, de 24 canons et de 202 hommes d'équipage; ce corsaire avait pour capitaine M. Hubert, sieur de la Salle; l'armateur des deux corsaires était M. de l'Isle-Cellé.

En se rendant aux îles Féroë, les deux corsaires firent quatre prises, à bord desquelles ils mirent des équipages français et les envoyèrent en France. Ils s'élevèrent encore dans les hautes latitudes et allèrent reconnaître Fuloë, la plus nord de ce groupe d'îles, désigné pour point de croisière par leur armateur. Ils bordaillaient dans les eaux de la station, lorsque, le 13 juillet, à 8 lieues dans le N.-E. de ces îles, ils aperçurent deux navires hollandais de belle apparence qui naviguaient de conserve.

Les capitaines Piednoir et Hubert arrêtèrent d'un commun accord leurs dispositions de combat. Le premier, comme le plus ancien et le chef de l'expédition malouine, se réserva le plus gros; quant au capitaine Hubert, il eut en partage l'autre bâtiment de moindre force, quoique très-redoutable.

Etienne Piednoir conduit sans hésiter le *Diligent* contre le *kommandeur* (1) : il en portait les insignes. Au-dessous de

(1) Commandant.

son couronnement qu'ombrageait un immense pavillon aux armes d'Amsterdam, on lisait ces mots : *Aigle-d'Or*. Ce beau trois-mâts portait 30 canons de 9 livres de balles et était monté par 112 hommes d'équipage; il avait pour capitaine John Yansen, brave marin d'une réputation méritée. L'attaque ainsi que la résistance furent admirables de bravoure. Si le *Diligent* avait quelques hommes de plus que l'*Aigle-d'Or*, celui-ci était protégé par une artillerie bien supérieure à celle de son antagoniste; en outre, les dimensions du hollandais avaient plus d'un tiers en étendue, et l'échantillon de sa membrure se trouvait dans le même rapport.

La nuit survint et le combat resta indécis. Pendant les quelques heures que dura la cessation de la lutte, les deux antagonistes les employèrent à se réparer. Malgré l'irrégularité de la brise qui approchait ou éloignait le corsaire, celui-ci persistait dans sa poursuite. La brise tomba, la mer devint unie sous la pression d'une atmosphère lourde et brumeuse. Ecrasé par la fatigue du combat et d'une nuit sans sommeil, l'ardeur de l'équipage malouin se calma. Lorsque la fraîcheur se fit sentir, Piednoir donna l'ordre de forcer de voiles; il avait hâte d'atteindre l'*Aigle-d'Or* pour recommencer le combat.

Le brave Malouin s'aperçut alors qu'un sentiment d'hésitation se manifestait parmi son équipage harassé de fatigue. Inquiet de cette disposition, il fit appeler le capitaine des matelots (1), ordonna un coup de sifflet avec l'injonction *de passer tout le monde de l'arrière*. Quand il vit ses gens groupés autour de lui, il leur dit : « Enfants, il ne suffit » pas que l'hermine malouine reste sans tache, il faut lui » conserver tout son éclat, de même qu'au pavillon du roi, » sous lequel nous combattons aujourd'hui; croyez bien, mes

(1) Officier marinier; on désignait aussi sous ce nom le maître d'équipage.

» amis, que ces nobles insignes deviendraient ternes si nous » laissions échapper le hollandais. Mais puisque l'*Aigle-d'Or* » est plus fort que le *Diligent* au canon, je vais vous mener » à l'abordage : votre valeur saura venger nos frères qui » ont succombé et mettre en notre possession ce beau vais- » seau. » Aussitôt après cette énergique allocution, l'enthousiasme éteint reparut chez ces hommes courageux ; on entendit l'un d'eux, dans un moment d'exaltation, demander la permission de clouer le pavillon du roi sur sa gaule et de genoper la drisse de l'ancien pavillon malouin sur les barres. « Les couleurs nationales, répondit Piednoir, son confiées à » notre bravoure, de telles précautions pourraient en faire » douter. » Ces paroles, dites avec la fermeté d'une conviction profonde, eurent tout le succès possible ; chacun alla se préparer au combat, et les gabiers hissèrent dans les hunes leurs barils de grenades.

On approchait l'*Aigle-d'Or* les grappins suspendus. La brise qui soufflait du nord permettait aux vaisseaux de courir à l'est babord amures. Le *Diligent*, dans le sillage du hollandais, manœuvrait pour l'aborder par sous-le-vent, la hauteur des œuvres-mortes de l'ennemi lui faisait préférer cette position. Le capitaine Yansen laissa arriver brusquement et lui lâcha sa bordée en grand, espérant l'écraser, ou au moins lui causer des avaries qui l'empêchassent de reprendre le combat, mais la bordée ne fut pas aussi désastreuse que le hollandais s'y était attendu ; le *Diligent* continua son aire et prolongea l'*Aigle-d'Or*, au moment où celui-ci revenait au vent babord amures. Les gabiers français couvrirent le pont ennemi de grenades, en même temps que les grappins lancés sur les plats-bords de l'*Aigle-d'Or* lièrent de leurs fers recourbés les deux antagonistes.

Jean Launay, de Dinan, s'élance à la tête de la première escouade et s'empare du gaillard d'avant ; les canonniers

hollandais de deux pièces sont tués sur leurs canons, et ces bouches à feu, pointées contre les Hollandais, foudroient de l'avant à l'arrière les hommes qui s'opposaient à l'invasion des Français et augmentent le ravage que causaient les grenades.

Piednoir, qui a l'œil à tout, après avoir laissé l'explosion des canons et des grenades se faire, commande de le suivre, et ses gens armés pour la lutte se présentent tous ensemble pour seconder les hommes de la première escouade. Les Hollandais, attaqués avec une impétuosité sans pareille, cèdent de toutes parts le terrain, et le vaillant Yansen, qui voit la résistance impossible, met bas les armes : le beau pavillon aux armes d'Amsterdam, qu'il avait si courageusement défendu, est halé bas en signe de soumission.

De son côté, la *Marie-Magdelaine* avait attaqué résolument l'autre vaisseau hollandais; mais Hubert, quoique brave, n'était pas un Piednoir; son abordage manqua et le vaisseau ennemi put se sauver après le dernier combat qui dura deux heures. La *Marie-Magdelaine* vint rejoindre le *Diligent*. Hubert était tout chagrin de sa mésaventure. Ce capitaine fournit une partie des hommes nécessaires pour compléter un équipage français à l'*Aigle-d'Or*. Quant aux prisonniers, on les répartit sur les trois navires.

L'*Aigle-d'Or*, dont le chargement était d'une grande valeur, puisqu'il consistait en coton, cire jaune, morfil et poudre d'or, fut escorté par le *Diligent*. Quant à la *Marie-Magdelaine*, elle alla en d'autres parages continuer sa croisière et chercher une rencontre pour effacer sa faute.

Le 30 juillet 1706, Etienne Piednoir entrait par la passe dite de la *Grande-Porte* avec le *Diligent* et sa superbe prise l'*Aigle-d'Or*. A midi, ces deux navires laissaient tomber leurs ancres sur la rade de Saint-Malo. Les ennemis faisaient

une perte immense et la marine de Saint-Malo enregistrait dans ses annales un belle action de plus.

Depuis cette époque, le capitaine Etienne Piednoir n'a plus navigué; il voulut jouir sans doute au sein de sa famille de la fortune qu'il avait acquise par sa valeur. Il mourut en 1741, et ses dépouilles mortelles furent inhumées dans la cathédrale, où reposent celles de ses compagnons d'armes.

RENÉ MOREAU, SEIGNEUR DE MAUPERTUIS.

René Moreau naquit à Saint-Malo, le 28 mai 1664, d'une famille bourgeoise; il eut pour père Guillaume Moreau, sieur de La Palme, et pour mère Guillemette Jocet, sœur de ce brave Malouin, nouveau Caton d'Utique, qui aima mieux se donner la mort que de reconnaître César pour son maître (1). Ayant été forcé par le mauvais temps de relâcher à Cadix, en temps de paix, Jocet s'aperçut que les Espagnols, loin de lui accorder les prérogatives de l'immunité attachée au pavillon de la France qui flottait à la poupe de son navire, avaient envahi son bord pour s'emparer de sa cargaison. Après une longue et inutile résistance, ne consultant que l'honneur et le désespoir, il fit mettre le feu à ses poudres, et périt ainsi victime de la gloire nationale, entraînant dans sa perte celle de tous ses injustes agresseurs.

Le 11 mai 1694, à l'âge de 30 ans, René Moreau épousa Jeanne-Eugénie Baudran et eut de cette union deux fils. L'aîné, Pierre-Louis Moreau de Maupertuis, vint au monde le 28 septembre 1698 et devint chevalier de l'ordre du Mérite, président perpétuel de l'Académie des sciences et

(1) *Malouins célèbres*, page 65, abbé Manet.

belles-lettres de Berlin et l'un des quarante de l'Académie française; le cadet, Louis-Malo, nommé abbé de la Madeleine de Genesta, de l'ordre des Bénédictins, au diocèse de Nantes, fut aussi un homme d'un grand mérite.

René Moreau débuta fort jeune par naviguer sur les bâtiments armés en guerre et marchandises que le commerce malouin, alors très-répandu, envoyait dans les colonies; et, dans cette navigation, il acquit les connaissances les plus étendues. Après la paix de Nimègue, à 18 ans, il était second à bord du navire la *Catherine*, capitaine Julien de Porcon. Bientôt après, il commanda lui-même et compléta les connaissances qui devaient l'illustrer; en un mot, il devint un des premiers capitaines de la marine de St-Malo.

A la reprise des hostilités, en 1689, les négociants s'empressèrent de lui offrir les corsaires qu'ils armaient pour lutter contre l'agression des Anglais et des Hollandais. Il commanda successivement le *Pontchartrain*, le *Seignelay* et le *Comte-de-Toulouse*, de 40 canons et de 290 hommes d'équipage. Il soutint avec une grande valeur divers combats. A bord de ce dernier corsaire, il dota l'année 1694 de l'un des plus beaux épisodes de courage et d'habileté que pouvait revendiquer son pays.

Le combat que nous allons retracer ne frappe point par son importance, mais il jette sur les armes malouines l'éclat d'une gloire utile.

La présence du *Comte-de-Toulouse*, qui avait fait plusieurs prises d'une grande richesse, avait été éventée la veille par une des mouches de la division anglaise en station aux îles Sorlingues, et aussitôt le petit vaisseau de guerre l'*Experiment*, de 48 canons, le plus fin voilier de la station britannique, reçut l'ordre du contre-amiral commandant de se détacher et d'aller parcourir les parages explorés par René Moreau. Le lendemain, au jour, les deux antagonistes

étaient en vue et se reconnurent. Le *Comte-de-Toulouse* prit chasse devant la supériorité matérielle de l'ennemi ; d'ailleurs, le succès obtenu dans un pareil engagement ne pouvait offrir que la gloire d'une victoire et aucun dédommagement pour les familles des malheureux qui pouvaient y succomber, puisque le corsaire n'appartenait pas à l'Etat. Cependant l'anglais gagnait du terrain, et le capitaine Moreau, prévoyant qu'il ne pourrait se soustraire à un engagement, prit aussitôt les mesures les plus favorables pour le soutenir et même le repousser. Lorsque l'anglais fut à portée, le combat s'engagea sans hésitation des deux côtés; le feu des Français fut dirigé avec tant de rondeur et d'habileté, que Moreau conserva l'espérance de pouvoir forcer l'ennemi à la retraite. A cette époque, le *Comte-de-Toulouse* battait, outre le pavillon du roi, le pavillon de Saint-Malo, si redouté des ennemis : l'hermine sans tache, sur un fond bleu à croix blanche, flottait à la tête du grand mât.

Toutefois, la supériorité de l'ennemi était trop écrasante pour que l'affaire, en se prolongeant au canon, ne changeât pas de face; alors le capitaine français ne songea plus qu'à tenter une dernière manœuvre pour se retirer, celle de l'abordage. En conséquence, il força de voiles, gagna l'avant de l'ennemi et laissa porter en grand à croiser la route de l'*Experiment;* le capitaine anglais, gêné par la fumée et qui n'avait pas prévu à temps la manœuvre audacieuse du *Comte-de-Toulouse*, voit le beaupré de son vaisseau engagé dans les grands haubans du français et reçoit ses bordées d'enfilade sans pouvoir riposter. René Moreau, après avoir balayé les ponts de l'anglais, commanda l'abordage, et les Français, à son ordre, montent à bord; là, le combat recommence avec un indicible acharnement et se soutient avec succès de notre côté : les Anglais, acculés à la poupe de leur vaisseau, sont réduits à se défendre. Moreau aperçoit une

fumée épaisse sortir des sabords de poupe du vaisseau anglais, causée par un incendie, et craignant de sauter avec lui, rappelle son monde et emploie son équipage à se débarrasser des manœuvres de l'ennemi et à pousser au large. Les Anglais, occupés par l'incendie, ne s'opposent point à la retraite des Français; le *Comte-de-Toulouse* gagna le large et reprit, victorieux, sa course vers son port d'armement pour réparer les avaries que lui avait causées ce dernier engagement. La blanche hermine qu'il portait à son grand mât avait acquis un nouvel éclat dans ce combat disproportionné.

En 1695, il commanda deux vaisseaux, le *Saint-Guillaume* et le *Diamant*, avec lesquels il fit de nombreuses captures sur les Anglais et soutint plusieurs combats glorieux; l'année 1696, il mérita d'être incorporé avec ses vaisseaux dans l'escadrille du chevalier Regnault (1), et reçut le grade de capitaine de frégate.

En janvier 1697, il commanda le *Saint-Antoine*, de 50 canons, commissionné par Louis-Alexandre de Bourbon, amiral de France. Ayant pris la mer, René Moreau eut occasion de soutenir, dans diverses rencontres, la gloire qu'il avait acquise, lorsque la paix de Ryswick vint l'arrêter au milieu de ses exploits.

Après avoir désarmé le *Saint-Antoine*, il fut nommé député de la ville de Saint-Malo à la Chambre de commerce de Paris, où il fut à même de déployer, avec un grand talent et un grand savoir, ses connaissances commerciales. Louis XIV lui donna des lettres de noblesse les plus honorables pour récompenser son mérite, sa bravoure et les services qu'il avait rendus à la France. Voici la teneur de ces lettres :

« René Moreau, sieur de Maupertuis, de Saint-Malo, dé-

(1) Fils du maréchal; il fut tué au combat de Malaga en faisant des prodiges de valeur.

» puté de la même ville et pensionnaire des États de Breta-
» gne, en la Chambre de notre Conseil de commerce, l'an-
» noblissons pour services rendus à notre marine en com-
» mandant des vaisseaux armés en guerre de 40 à 50 ca-
» nons, avec lesquels il a fait nombre de prises et soutenu
» divers combats dans lesquels il a donné des marques égales
» de sa valeur et d'une sage conduite; qu'il mérita d'être
» incorporé, avec les deux vaisseaux qu'il commandait, dans
» l'escadre du chevalier Regnault, sous les ordres duquel il
» fit le voyage de l'Amérique, en 1696, avec rang et paie
» de capitaine de frégate. Sa vigilance et son activité lui
» ayant donné une parfaite connaissance du commerce de
» mer, il nous a rendu et à notre État des services impor-
» tants, dans les voyages de long-cours qu'il a faits dans les
» Espagnes et dans les Indes, dont il a rapporté en France
» plusieurs millions, transporté depuis, sur le vaisseau le
» *Saint-Guillaume*, de Cadix à Naples, un régiment de sol-
» dats pour le service du roi d'Espagne, dans lesquels diffé-
» rents emplois il a su, par son application particulière, con-
» cilier le mérite et la prudence d'un négociant avec l'intrépi-
» dité et la valeur d'un homme de guerre, et sa grande réputa-
» tion ayant été parfaitement connue de ses compatriotes, il
» a été choisi par eux pour député du commerce et continue
» de nous donner dans ce dernier emploi tant de preuves de
» son zèle et de son affection, que nous avons pris la réso-
» lution de l'élever au dessus du commun en l'annoblissant,
» lui et ses descendants, sans que, pour raison de ce, il soit
» obligé de cesser son commerce, que nous lui avons ex-
» pressément enjoint de continuer et même y élever ses en-
» fants et suivre son exemple et ses traces, autant que leur
» inclination les y portera, pour l'utilité qui nous en revient
» et à nos sujets. »

A ces causes et sans finance, ni en conséquence de l'édit

» ci-devant donné pour les annoblis, l'arrêt porte à la charge
» d'indemniser les paroissiens de la levée des fouages et au-
» tres impositions roturières, de payer 90 livres par forme
» d'aumône aux Cordeliers. »

Indépendamment de cette lettre si honorable, René Moreau, seigneur de Maupertuis, reçut les insignes de chevalier de l'ordre de Saint-Michel, et fut un des premiers directeurs de la grande Compagnie des Indes-Occidentales, établie en 1717.

Nous avons en vain cherché sur nos registres nécrologiques le nom de cet illustre Malouin; il est à présumer qu'il mourut à Paris, où l'appelaient les charges qu'il remplissait dans l'intérêt des grandes compagnies des Indes. On sait que le beau mausolée qu'on éleva à Saint-Roch, à la mémoire de son fils, le savant astronome, était commun au père.

Enfant de Saint-Malo, j'aurais été désolé qu'un étranger m'eût dévancé dans le solennel hommage que je rends à la mémoire de René Moreau, presque inconnu dans la ville qu'il a honorée, où il est né, où il a vécu et où il a laissé sa postérité.

JACQUES BOSCHER, SIEUR DES ANNAYS.

Jacques Boscher naquit à Saint-Malo le 5 novembre 1664. Son père, Guillaume, était frère de Marguerite Boscher, mère de Duguay-Troüin. Il commença son métier de marin avec son oncle Luc Troüin, sieur de La Barbinais; puis, le jeune Boscher s'embarqua comme officier et servit en cette qualité avec plusieurs des capitaines les plus distingués de l'époque.

Dès les premières années de la guerre de 1689, et après

avoir assisté à plusieurs combats sur les corsaires, il acquit la réputation d'excellent marin, réputation justement méritée. Il était second capitaine à bord de l'*Hercule*, lorsque le 21 avril 1694, Duguay-Troüin, qui commandait la *Diligente*, lui confia le beau vaisseau hollandais la *Panthère*, qu'il avait capturé après un vigoureux engagement, quoique l'*Hercule*, qui était présent, n'y eût pas pris part.

Lorsque René Troüin, six mois après, se rendit à La Rochelle pour prendre le commandement du vaisseau du roi, le *François*, de 48 canons, que Luc Troüin de La Barbinais y faisait armer, il choisit pour second capitaine Jacques Boscher, de préférence à plusieurs officiers distingués qui sollicitaient cette place.

Quoique Jacques eût neuf ans de plus que son cousin René, les deux parents sympathisaient parfaitement ensemble; cependant, le caractère du premier était bien différent de celui du second. René était impétueux et d'une si grande sévérité dans la discipline du bord, qu'elle était poussée quelquefois jusqu'à la dureté; Jacques, au contraire, possédait un grand calme de caractère, se faisant aimer plutôt que craindre de ses subordonnés : c'était le père des matelots. Troüin joignait, à une taille avantageuse et bien proportionnée, une physionomie qui annonçait l'homme supérieur; Boscher, au contraire, n'avait qu'une taille un peu au-dessous de la moyenne, mais elle était accompagnée d'une forte et robuste constitution; ses traits réguliers donnaient peu d'expression à sa figure. Les deux cousins étaient également doués d'un jugement sain, d'un esprit vif et juste; une fois qu'une résolution était prise, on pouvait être certain qu'elle serait mise à exécution. Les marins traduisaient cette ténacité chez Jacques Boscher par cette expression : *Notre capitaine est furieusement têtu.*

Ce fut dans la croisière du vaisseau le *François* que, le 3

janvier 1695, le jeune capitaine de 21 ans, René Troüin, osa attaquer le *Nunsuch*, vaisseau de 50, commandé par Thomas Tellern, le vainqueur de Forbin et de Jean-Bart, lequel était en compagnie du *Boston*, de 72, portant 38 canons montés. Après deux jours d'un combat acharné, Duguay-Troüin, parfaitement secondé par son cousin, parvint à s'emparer des deux vaisseaux ennemis, et confia le *Nunsuch*, quoique tout désemparé, à Jacques Boscher, qui fut assez habile pour le conduire au Port-Louis, où il entra le 24 janvier, après avoir essuyé plusieurs tempêtes.

Duguay-Troüin reçut de M. de Pontchartrain, ministre de la marine, une épée d'honneur que S. M. lui faisait remettre en témoignage de sa satisfaction. Quant à Jacques Boscher, qui conduisit trois fois les marins du vaisseau le *François* à l'abordage du *Nunsuch*, et qui, par son habileté et son sang-froid, sauva ce vaisseau menacé d'une perte imminente, il reçut à peine quelques félicitations de M. Mauclerc, commissaire de la marine au Port-Louis.

Jacques Boscher alla à Saint-Malo se remettre des fatigues de cette rude et glorieuse croisière. Ses concitoyens, justes appréciateurs de la part qu'il avait eue à la victoire remportée par René Troüin, surent l'indemniser de la froideur de la cour; ils ne se contentèrent pas de le féliciter sur sa belle conduite, mais ils s'empressèrent de lui offrir plusieurs commandements. Ce ne fut qu'après quelques mois de repos, passés au sein de sa famille, qu'il accepta le corsaire le *Charles*, jolie embarcation de 150 tonneaux, armée de 18 canons et montée par 105 hommes qui formaient son équipage.

L'histoire de la navigation de ces modestes croiseurs offre de fréquents et brillants épisodes à nos fastes maritimes; ces bâtiments, armés par des particuliers, relevaient d'un vif éclat militaire l'utilité des services qu'ils rendaient à la pa-

trie, en l'enrichissant des dépouilles qu'ils enlevaient aux ennemis.

Le corsaire le *Charles* mit à la voile sur la fin de l'été de l'année 1695. Durant sa croisière, il prit plusieurs bâtiments ennemis; mais comme ceux-ci n'opposèrent que peu ou point de résistance, nous ne les mentionnons que pour mémoire. Le *Charles* fut assez heureux d'échapper à diverses chasses que lui appuyèrent les vaisseaux de guerre garde-côtes. Enfin, il rentra à Saint-Malo sans avoir eu à regretter un seul homme de son équipage. Pendant son séjour dans son port d'armement, Jacques Boscher refit ses vivres, rallia les hommes qu'il avait expédiés sur les prises, donna un suif à la carène du *Charles* et remit en mer le 15 décembre.

La nouvelle campagne qui commence pour le corsaire va jeter sur ses exploits toute la gloire que peuvent répandre le courage, l'amour du pays et cette ténacité dont nous avons parlé, qui seule peut mener à fin une entreprise.

Le *Charles* se rendit sur les côtes d'Irlande, où, malgré le mauvais temps qu'il y essuya, il prit deux navires anglais; mais, vu leur peu de valeur, il les rançonna. Le 15 janvier 1696, des nuages grisâtres se massèrent en vapeurs livides et voilèrent le ciel; cet état atmosphérique fit craindre une tempête, et le capitaine Boscher, en marin prudent, se mit en mesure de la braver. En effet, le vent fraîchit tout-à-coup et balaya en lambeaux les nuages cuivrés qui s'étaient amoncelés dans le O.-N.-O. Les vagues s'élevaient à une grande hauteur, et le pauvre corsaire, ballotté par une mer convulsive, se mit à fuir devant la tourmente qui éclata avec furie. Boscher se détermina à changer les eaux de sa station, et il revint à l'ouvert de la Manche.

Le 25 janvier 1696, à dix lieues environ dans le S.-O. des Sorlingues, le *Charles* courait des bords avec une brise très-froide de l'E.-N.-E., lorsqu'aux premières clartés de l'aube

matinale d'un beau temps d'hiver, ses vigies eurent connaissance d'un grand trois-mâts, lequel, contrarié par les vents, louvoyait pour entrer en Manche et se mettre sous la protection des nombreux vaisseaux de guerre que l'Angleterre entretenait à l'ouvert de ses ports pour protéger son commerce maritime.

Le *Charles* relevait alors le navire au N.-O. par son bossoir de sous-le-vent. Avant d'en venir aux mains, Boscher poursuit son aire au plus près du vent, afin d'essayer la marche des deux navires. A bord du corsaire, on ne tarda pas à remarquer une grande supériorité de vitesse sur ce trois-mâts; rendu par son travers, à deux tiers de lieue au vent, le capitaine malouin jugea qu'il était possible de s'en rendre maître, quoique l'apparence imposante de ce navire dût faire supposer les plus grandes difficultés. Toutefois, le capitaine Boscher crut devoir faire part à son équipage de ses observations, afin d'être bien fixé sur sa résolution avant de commencer un combat où la victoire serait chaudement contestée et par conséquent chèrement achetée; mais les braves gens de l'équipage du corsaire demandèrent tous à être conduits au feu.

Le navire que le *Charles* allait combattre était un vaisseau affrété par la compagnie des Indes-Occidentales; il se nommait le *London*. Ce vaisseau, qui portait 20 canons en batterie et 6 sur ses gaillards, avait pour capitaine Joseph Aldevis, marin expérimenté, en un mot, un vrai loup de mer; son équipage, composé de 70 hommes d'élite, était chargé de défendre la riche cargaison qu'il portait en Angleterre.

Le capitaine Boscher, voulant se préparer à un engagement des plus sérieux, établit tout à son bord, armes et voilures, grenades et grappins; il fit passer des faux bras et bosser les écoutes et les itagues; les bastingages furent

garnis avec les hamacs et les sacs des matelots. Dans la cale, le chirurgien prépara ses coffres et ses instruments, l'infirmier les cadres pour recevoir les blessés. Boscher ne dissimulait pas à ses braves compagnons les dangers que présentait la force de l'ennemi; en effet, sa longue carène, que terminaient d'épaisses préceintes, était surmontée par une batterie basse, où dix sabords offraient autant de pièces d'un fort calibre.

Toutefois, Boscher, profitant de l'avantage de marche du *Charles* et de la légèreté de ses évolutions, alla se placer dans la hanche du vent du *London*, et là, pavillon déployé, ouvrit le feu à portée de pistolet. Dans cette position qu'il sut conserver, il harcela son puissant antagoniste qui ne pouvait l'écraser avec les masses de fer qu'eût vomi sur lui chaque volée entière, si toutes ses pièces eussent pu le découvrir.

Il y avait une heure que le combat durait avec une grande énergie, mais les pertes éprouvées par l'un et l'autre des deux antagonistes n'étaient pas assez graves pour amener un résultat décisif; alors, afin d'en finir, Boscher se décida à aborder l'ennemi. En conséquence, il laissa porter de manière qu'en passant sous-le-vent du *London*, il pût lui jeter quelques grenades pour balayer son pont avant de laisser tomber ses grappins.

Le *Charles*, docile à sa barre, arrive et prolonge le formidable anglais, qui, resté avec le grand-hunier sur le mât, ressemblait à une citadelle flottante. Aldevis ne faisait aucune manœuvre, afin d'employer tout son monde au combat.

Boscher avait habilement accroché le *London*; les éclats des grenades et le feu de la mousqueterie du corsaire causèrent une si grande perturbation sur le pont de l'ennemi, qu'elle permit aux Français d'escalader ses murailles sans éprouver une bien grande résistance. Mais au moment où les

deux équipages s'observaient pour commencer la lutte entr'eux, le feu prit à la poupe du vaisseau anglais; une épaisse fumée noire, qui s'échappa en tourbillons par les panneaux et les sabords, fit craindre à Boscher de brûler avec lui; dans cette occurrence, où le péril lui parait imminent, il s'empressa de rappeler son monde et de pousser au large ; dégagé du *London*, en ennemi généreux, il lui laissa le temps d'éteindre l'incendie.

Pendant que l'anglais s'efforçait d'arrêter les progrès du feu, Boscher faisait réparer son gréement et repasser les manœuvres coupées par les boulets et la mitraille ; mais à peine aperçut-il l'incendie éteint à bord du *London*, qu'il retourna à l'abordage et recommença le combat momentanément suspendu. Les Malouins attaquent les Anglais avec une indicible ardeur, la résistance exalte leur intrépidité, les pertes qu'ils éprouvent augmentent le désir de la vengeance : encore quelques instants, et la victoire va se déclarer en leur faveur. Mais tandis que Lachapelle-Trichet, second capitaine, se surpasse à la tête des braves qui le secondent, un baril de cartouches, par une fatalité inexplicable, éclate dans la grande hune, blesse deux gabiers, met le feu au grand hunier et menace de se propager dans le gréement et la voilure.

Le brave Jacques Boscher ordonne la retraite, ne laissant à bord de l'ennemi que ceux des siens qui avaient été tués ou grièvement blessés, et s'éloigne du *London*, afin d'éteindre à son tour le feu qui dévorait ses voiles. Les Anglais étaient si éloignés de s'opposer à la retraite des Malouins, qu'on les vit donner la main pour pousser au large du *London* le corsaire français, qui pouvait communiquer l'incendie au gréement de leur navire. Grâces aux ordres donnés avec intelligence et sang-froid et exécutés de même, l'accident n'eut d'autres suites que la perte du grand hunier et de la grande voile qui était retroussée sur ses cargues.

L'anglais croyant en avoir fini avec le malouin, cherchait, en forçant de voiles, à s'éloigner du champ de bataille; mais il se trompait dans ses conjectures, car Boscher, qui le suivait de près, tout en enverguant ses voiles de rechange, reprit sa supériorité de vitesse aussitôt ses voiles établies: et le *Charles* put rejoindre le *London*.

Peu de temps avant la reprise du combat, l'île Sainte-Agnès s'apercevait à cinq lieues de distance au N.-E. Le *Charles*, qui avait approché le *London*, se trouvant dans son sillage, allait laisser porter pour l'aborder par sous-le-vent, lorsque le capitaine Aldevis fit arriver brusquement pour revenir babord amures présenter son travers au corsaire; alors, le tenant par son embelle, il fait siffler et tomber sur lui toutes les pièces de sa batterie, chargées à boulets et mitraille. Sous cette pluie de fer, l'équipage français s'électrise, et avant que le *London* ait pu reprendre l'autre bord pour l'écraser par une seconde bordée, le *Charles* l'aborde par babord et jette sur son pont, comme une lame, quatre-vingts hommes, le pistolet ou la hache d'armes à la main et le poignard entre les dents; cette fois, le capitaine Jacques Boscher est à leur tête, et, quoi qu'il puisse arriver, il est bien résolu de ne plus abandonner le *London* qu'après sa soumission. — « Mes amis, avait-il dit à ses marins, plus de re-» traite, vaincre ou mourir! — Vaincre ou mourir! » avaient répondu les quatre-vingts braves qui le suivaient.

Quoique le capitaine Aldevis payât courageusement de sa personne, quoiqu'il se multipliât pour encourager ses hommes à défendre leur pavillon, il sera forcé de céder à la valeur des nôtres. En attendant, les Français et les Anglais se fusillent, se sabrent, se percent, se hachent; les deux équipages, acharnés l'un contre l'autre oublient toute pitié, et le pont est couvert de sang. Les Anglais, quoique combattant avec ordre, commencent à céder le terrain; ils s'aper-

çoivent que les Français vont triompher, et cependant ils se défendent toujours. Aldevis tombe blessé dans la mêlée; alors les Anglais, qui se ralliaient à sa voix, ne l'entendant plus, se débandent, les Français les poursuivent et les culbutent sur tous les points. Le capitaine Joseph Aldevis, qu'on avait relevé, voyant le sang couler inutilement, fait signe qu'il est amené. Alors, et seulement alors, après cinq heures d'une lutte sans exemple, due à la courageuse ténacité des Français, le beau vaisseau le *London* fut conquis; son pavillon s'abaissa de sa poupe et resta le gage de la victoire des Malouins du *Charles*.

Jacques Boscher mit un équipage à bord du *London* et le confia à Lachapelle-Trichet, son second capitaine, qui avait si bien concouru à sa reddition; le premier lieutenant du corsaire, Daniel, lui servit de second. Comme la prise avait un chargement d'une grande valeur, qui se composait de sucre, café, coton, huile et quelques caisses d'argent, l'écrivain du roi (1), Robert Lhotellier, fit partie de l'état-major de la prise, afin qu'aucun des objets portés au manifeste ne fût détourné.

Le *Charles* escorta le *London*, conquis au prix d'un sang bien précieux, car beaucoup de braves avaient succombé, beaucoup d'autres étaient blessés. Quoique les deux navires eussent à traverser la Manche dans sa plus grande largeur, ils ne firent cependant aucune fâcheuse rencontre et arrivèrent sur la rade de Saint-Malo, le 28 janvier 1696, où ils laissèrent tomber leurs ancres. Dans la reddition du *London*, Jacques Boscher dota cette époque d'un des plus beaux épisode de courage et d'habileté que pouvait revendiquer la marine malouine.

(1) L'écrivain d'un vaisseau du commerce était tenu d'avoir un registre coté et paraphé par le lieutenant de l'amirauté; son registre faisait foi en justice; l'écrivain servait de greffier aux procès criminels, etc., etc.

On parlait de paix, mais la jalousie des puissances coalisées et les artifices du roi Guillaume y mettaient sans cesse des obstacles. Les peuples, qui supportaient le principal fardeau de la guerre, étaient fatigués et se plaignaient : leurs souffrances et leurs doléances augmentaient chaque année. Les Malouins furent appelés à accélérer les conclusions du traité par un dernier succès dans cette guerre, succès qui eut beaucoup de retentissement par ses conséquences, et dans lequel Jacques Boscher prit une large part.

Dans l'intérêt de son pays épuisé, M. Desclouzeaux, intendant de la marine à Brest, devint l'âme d'une nouvelle société qui se forma pour armer, dans ce département, les vaisseaux le *Saint-Jacques-des-Victoires*, le *Sans-Pareil* et la frégate la *Léonora;* les employés de l'administration et les officiers du port prirent des actions dans cet armement. Les officiers et fonctionnaires du Port-Louis, imitant ceux de Brest, coopérèrent à l'expédition projetée.

M. Desclouzeaux proposa Duguay-Troüin pour commander les deux vaisseaux et la frégate; les actionnaires ayant accepté à l'unanimité le jeune commandant, celui-ci confia le *Sans-Pareil* (1) au brave Jacques Boscher, son cousin, à la bravoure et au talent duquel il devait la conquête et la conservation de ce vaisseau. Ceci se passait dans les premiers jours de février. Boscher n'attendit point la répartition des parts de prise du *London;* il partit en poste pour Brest prendre le commandement du vaisseau du roi qui lui était confié.

Duguay-Troüin devait aller à la rencontre d'une flotte anglo-batave qui se trouvait réunie à Bilbao. Quoique M. Desclouzeaux eût déjà expédié M. Dandenne avec une

(1) Le vaisseau le *Nunsuch* pris par Duguay-Troüin. — *Nunsuch* signifie *Sans-Pareil* en français.

autre division à la recherche de cette flotte, il lui écrivit le 4 mars, par M. Pallière, capitaine d'une frégate, pour lui annoncer le prochain départ de Duguay-Troüin : « Vous » rendrez conjointement un service considérable à l'Etat en » prenant ou coulant à fond ce que vous pourrez de cette » flotte. »

Il était réservé à Duguay-Troüin et aux capitaines malouins qui le secondèrent de rendre ce service considérable à sa patrie.

Le 23 mars, les vigies du *Saint-Jacques-des-Victoires* eûrent connaissance de cet immense convoi, escorté par trois vaisseaux de guerre hollandais sous les ordres du contre-amiral baron Wassenaër. Le mauvais temps retarda l'attaque durant deux jours. Le 25 mars, Duguay-Troüin, impatient d'en venir aux mains, allait faire le signal d'attaquer les vaisseaux convoyeurs, malgré son infériorité de forces, lorsqu'il fit la rencontre de deux frégates-corsaires de Saint-Malo; l'une de 26 canons, l'*Aigle-Noire*, capitaine Bellisle-Pepin ; l'autre de 28 canons, la *Faluère*, sous le commandement du brave Dessaudrais-Dufresne; ces corsaires avaient chacun 200 hommes d'équipage.

Après avoir réuni tous les capitaines à son bord, Duguay-Troüin arrêta ainsi les dispositions du combat : Le *Saint-Jacques-des-Victoires* devait ouvrir son feu sur l'*Houslaërdik*, vaisseau serre-file, poursuivre son aire et ne s'arrêter que par le travers du *Delft*, vaisseau-amiral, qui formait le centre de la ligne ennemie ; le *Sans-Pareil* devait rester bord à bord de l'*Houslaërdik*, après que le *Saint-Jacques-des-Victoires* eût doublé ce vaisseau, tandis que l'*Aigle-Noire* et la *Faluère* iraient combattre le troisième vaisseau qui formait la tête, comme matelot de l'avant de l'amiral : ce vaisseau était aussi le plus faible des trois. Quant à la *Léonora*, elle devait

donner dans le convoi et y capturer le plus de vaisseaux qui lui serait possible.

Mais l'*Houslaërdik*, par une manœuvre hardie, dérangea le plan du combat; Duguay-Troüin fut forcé de s'attacher à combattre ce vaisseau, qu'il aborda et enleva. Le brave Boscher, malgré l'infériorité comparative du *Sans-Pareil* en face du *Delft*, n'hésita pas à présenter le travers au redoutable amiral et même à l'aborder de long en long : manœuvre étincelante, d'une audace inouïe, qui répandit une exaltation universelle parmi son équipage et permit à Boscher de soutenir la lutte avec une fierté indicible. Dans le plus fort de l'action, un boulet du *Delft* mit malheureusement le feu à des caisses remplies de gargousses, qui firent sauter en l'air la poupe du *Sans-Pareil*, et dans cet accident plus de quatre-vingts hommes périrent. Comme le feu menaçait de se communiquer à la soute aux poudres, le brave Boscher, qui voit l'imminence du danger, conserve une fermeté calme et un sang-froid admirable qui devait sauver le *Sans-Pareil*; il fait couper ses grappins et pousser au large. Là, il prit des mesures les mieux entendues pour arrêter l'incendie.

Tandis que le *Sans-Pareil* avait été aux prises avec le formidable amiral hollandais, le *Saint-Jacques-des-Victoires* avait enlevé à l'abordage l'*Houslaërdik*, et les deux corsaires malouins faisaient amener le vaisseau de tête.

Duguay-Troüin, qui s'avançait pour combattre le *Delft* au moment où la poupe du *Sans-Pareil* sautait par l'explosion des caisses de gargousses, crut ce vaisseau et son équipage perdus, vu que le feu y déployait une activité terrible : croyant avoir à venger la mort de son parent et des braves qui composaient l'équipage du *Sans-Pareil*, il aborda le *Delft* et finit par s'emparer de ce vaisseau-amiral.

Les marins du *Sans-Pareil* n'avaient pas passé par toutes les épreuves que leur courage devait subir ; à peine échap-

pés à un embrasement, une tempête affreuse se déclare et disperse les vaisseaux vainqueurs et les vaisseaux vaincus, mettant chacun d'eux à deux doigts de sa perte.

Le *Sans-Pareil*, sans poupe, ses flancs ouverts, des boulets à sa flottaison, la plupart des hommes de son équipage tués ou blessés, lutte contre la rage du vent qui s'unit à celle de l'Océan. Boscher avait vingt fois fait le sacrifice de sa vie durant cette nuit terrible où il s'attendait à voir son vaisseau descendre dans le vaste tombeau que lui offrait la mer; les pompes avaient peine à rejeter l'eau qui entrait de toutes parts. Enfin, après quarante-huit heures d'une courageuse et infatigable persévérance, Jacques Boscher sauva une seconde fois en deux jours le *Sans-Pareil*, par son habileté, son sang-froid et son énergie; il entra au Port-Louis le 27 mars 1697, où il reçut ainsi que son équipage sa part dans le produit des dépouilles des ennemis. La paix qui eut lieu peu de temps après vint couronner ce dernier triomphe.

JOSSELIN GARDIN, SIEUR DE LA CHESNAIS. (1)

Tandis que les Magon, les Robiou, les Eon de Vieux-Chatel, les Jonchée, les Frotet-Eon, les Duplessix-Guillaudeu et une foule d'autres notabilités malouines, signaient ainsi dans les actes : Noble homme *Louis*, *Gilles* ou *Nicolas*, bourgeois et marchand de la ville de Saint-Malo, titres dont ils se glorifiaient, les jugeant en valoir bien d'autres; quelques-uns de leurs concitoyens poursuivaient des lettres d'anoblissement,

(1) Né le 5 mai 1671, de Josselin Gardin et de demoiselle Des Ages, il eut pour parrain Thomas Gardin, sieur des Tourailles, son oncle, et pour marraine demoiselle Hélène Plancouët, demoiselle des Ages, sa tante.

et lorsque leurs services n'avaient pas décidé le monarque à leur accorder cette noblesse qu'ils sollicitaient, ils n'hésitaient pas à financer et alors ils finissaient presque toujours par l'obtenir.

Avant de parler des croisières de celui dont nous avons inscrit le nom en tête de cette notice, nous allons transcrire la lettre du roi Louis XIV, qui avait anobli son père et à l'obtention de laquelle il avait quelque peu contribué. « Anoblissement de Josselin Gardin, sieur de la Chesnais, de la » ville de Saint-Malo. En conséquence de l'édit du mois de » mars 1696 et de la finance de 6,000 livres par lui payée, » et en considération qu'il est des plus anciennes et considé» rables familles de Saint-Malo; qu'il a toujours fait un com» merce considérable et monté plusieurs vaisseaux et que son » fils continue à monter *un vaisseau armé en course* contre » les ennemis de l'Etat, et sur lesquels il a fait des prises » considérables; qu'il a fait des alliances considérables, sa » mère étant demoiselle d'extraction; qu'il a été capitaine » de milice, directeur de l'hôpital général; qu'il pouvait » même justifier sa noblesse, si ses auteurs avaient pris soin » de conserver leurs titres, et que les tuteurs eussent eu le » soin de les garder; qu'actuellement il est pourvu d'une » charge de conseiller de l'amirauté, dans laquelle il s'ac» quiert beaucoup d'estime et de considération : lesdites » lettres datées du mois de décembre 1697. Et quoiqu'il » n'ait point fait mettre dans ses lettres que ses petits-en» fants partageront noblesse tout aussi bien que les autres » anoblis par lettres authentiques, qu'en faveur d'argent » déboursé, dérogeant, quant à ce, à toutes clauses de la » coutume au contraire. »

Il s'ensuit de là, et nous le prouverons par d'autres lettres que nous possédons, que le commerce, loin d'être un obstacle à l'anoblissement, était une des causes qui le faisait

obtenir ; la course, si décriée par les habitants de l'intérieur de la France, militait au contraire en sa faveur.

Josselin Gardin, sieur de La Chesnais, avait commandé le *Prudent*, de 20 canons et de 150 hommes d'équipage ; après trois croisières heureuses, sous-entendues dans la lettre du roi, il était rentré à Saint-Malo, où la plupart de ses prises avaient été vendues. La paix de Ryswick, qui avait eu lieu le 20 septembre 1797, était venue mettre un terme à ses croisières ; mais en marin actif, il commanda le beau navire marchand la *Ville-de-Saint-Malo*, car les lettres de noblesse du père encourageaient cette famille à augmenter le commerce de la France ; il alla donc aux Antilles et dans le golfe du Mexique, d'où il revint avec une riche cargaison. Ces voyages cessèrent bientôt.

Cette paix, tant désirée, ne fut pas de longue durée. Le testament de Charles II, en donnant l'Espagne au duc d'Anjou, augmentait, d'une grandeur inespérée, la prépondérance de la France, que l'on croyait abattue par de longues années de guerre. Ce testament, accepté par Louis XIV, réveilla toutes les jalousies de l'Angleterre, de l'Autriche et de la Hollande. La confédération, qui s'était dissoute, se reconstitua par la volonté de trois hommes célèbres, qui s'imposaient à l'Europe ; le prince Eugène, Malborough et Heinsius. Dès les premiers jours de 1702, les hostilités recommencèrent.

Josselin Gardin, forcé de reprendre sa belliqueuse navigation, accepta le commandement de la frégate le *Philippeaux*, que lui offrirent MM. de l'Epine-Danycan et Gaubert, armateurs. Dès les premiers mois de l'année 1704, cette belle frégate, de 400 tonneaux et de 40 canons, entra en armement. A la fin de juillet, on la voyait sur la rade, bien espalmée, se balançant impatiemment sur une seule ancre, comme un cheval qui piétine avant de prendre son élan ; le corsaire n'attendait qu'un vent favorable pour gagner le large.

Le 28 juillet, les vents ayant passé à l'Est, escuyer Josselin Gardin, sieur de la Chesnais, se rendit à bord ; l'appareillage se fit avec autant de rapidité que d'ensemble ; le *Philippeaux* se couvrit de voiles et prit la mer. Une foule inusitée de familles malouines bordait les petits remparts de *Bon-Secours*; en avant du bastion de la Hollande se trouvait une plate-forme, dite des Assureurs, et l'on y voyait un grand nombre des armateurs, marchands et bourgeois.

Bientôt les marins du *Philippeaux*, de quelque côté que se portassent leurs regards, n'aperçurent plus d'autre horizon que cette légère ligne de mirage qui, dans les belles journées, sépare l'azur du ciel d'avec la teinte verdâtre de la mer. Le corsaire traversa la Manche et se rendit à l'ouvert du canal de Bristol. Dans cette première station, il prit deux navires. La *Providence*, de Liverpool, beau trois-mâts, armé de 20 canons, s'empressa d'amener son pavillon, lorsque le corsaire atteignit la portée de fusil; l'autre, la *Reine-Marie*, de Dublin, venant de Cork, allant en Portugal. Ce navire, qui portait 30 canons, crut devoir défendre son pavillon. Le *Philippeaux* accosta l'anglais, qui se rendit après avoir échangé deux ou trois volées.

Le capitaine Gardin abandonna les parages du canal de Bristol et vint établir sa croisière à vingt-cinq lieues au large d'Ouessant. Le 13, il rencontre un corsaire hollandais, portant 26 canons; payant d'audace, au lieu de fuir, le corsaire ennemi s'avança hardiment à la rencontre du *Philippeaux*. Ce navire était l'*Amérique*, de Middelbourg, capitaine Vaudermer, lequel ayant été pris, l'année précédente, à bord du corsaire batave l'*Oiseau-Couronné*, par Nicolas Le Fer, de Saint-Malo, commandant le *Saint-Sulpice*, de même force, espérait pouvoir obtenir une revanche digne de lui; ses espérances furent trompées. Le combat s'engagea des deux côtés avec opiniâtreté et fureur. Enveloppés par les

tourbillons de fumée que ne cessaient de vomir leurs canons, les deux navires soutinrent leur feu avec un acharnement que semblaient augmenter les ravages dont la mitraille et les boulets ensanglantaient les bords. L'*Amérique*, dans ce combat inégal, prouva la haute valeur de son capitaine et la renommée qu'avait acquise le pavillon hollandais. Ce corsaire ne se rendit qu'après une lutte héroïque et afin de ne pas provoquer une effusion de sang sans nul avantage pour sa patrie : l'*Amérique* subit de la sorte une seconde capture. En effet, ce corsaire avait été pris une première fois par la *Valeur*, capitaine Nicolas Troüin, qui mourut en arrivant à Brest, des suites de ses blessures dans son combat opiniâtre avec ce corsaire ennemi, qui fut repris par deux corsaires de Flessingue, qui l'avaient réarmé et mis dans l'état où il était, lorsqu'il se présenta pour combattre le *Philippeaux*. Le capitaine Gardin expédia ce joli navire, fin voilier, pour un des ports de France, puis il continua sa croisière.

Le 15 août, le *Philippeaux*, sous une jolie brise d'amont, toujours dans les mêmes parages, cinglait au plus près du vent, les amures à tribord, lorsque les premières clartés du jour lui révélèrent le voisinage d'un vaisseau anglais de commerce, la *Reine-et-le-Prince*, capitaine Grwnellep. Ce beau bâtiment, de quatre cent cinquante tonneaux, venait de la Jamaïque et portait une riche cargaison, consistant en sucre, indigo, cacao, poivre et gingembre : aussi avait-il un nombreux équipage et 28 canons pour le protéger.

A sa manœuvre, le capitaine malouin devine les intentions hostiles de l'ennemi, et sans être arrêté par ces dispositions, il ne songe qu'à lui livrer combat. Gardin l'approche ses grappins suspendus à ses basses vergues, car il est décidé à l'aborder, ne voulant point courir les risques de le démâter en le combattant au canon ; accident qui pouvait pareille-

ment arriver au *Philippeaux* et compromettre sa croisière. Le capitaine Grwnellep se voyant gagné de vitesse, met son navire sous les huniers, arme sa batterie, et ceux de ses gens qui restent en dehors de l'armement des pièces sont destinés à la mousqueterie et à la manœuvre. Le malouin arrivait par sa hanche du vent; mais à portée de fusil, il laissa porter subitement et attaqua l'anglais par dessous le vent. En l'élongeant de long en long, les gabiers lancent des grenades et les volontaires les secondent par une vive fusillade : aucun coup de canon n'est tiré du bord du *Philippeaux*, quoique l'ennemi décharge toutes ses pièces. Mais les vergues se croisent, les bords se heurtent et les grappins qui sont tombés lient les deux navires. Aux cris à l'abordage, l'équipage du *Philippeaux* s'élance à bord de la *Reine-et-le-Prince*, et vingt minutes suffisent pour conquérir l'anglais : Grwnellep s'est soumis.

Josselin Gardin s'empresse de pousser au large, d'amariner et d'expédier sa prise, car ses vigies signalaient une corvette du roi du Portugal qui s'approchait à toutes voiles; cette corvette venait de Portsmouth et se rendait à Lisbonne. Le capitaine malouin ayant rétabli l'ordre dans toutes les parties de son navire, fit voile sur l'ennemi : les dispositions de combat étaient prises sur les deux bords. Aussitôt que les deux bâtiments furent à portée, une pluie de boulets et de balles tombèrent sur les deux bords. Posté à la distance du pistolet de la corvette de guerre, le *Philippeaux* s'efforçait d'éteindre les volées meurtrières dont ce navire ravageait ses ponts. Toutefois il réussit, car le Portugais, troué de boulets, fut deux fois contraint de tenir le vent pour sortir de cette lutte acharnée. A trois heures, la mâture de la corvette ennemie s'écroula avec fracas et annonça la fin de ce brillant combat : le pavillon blanc, chargé d'une sphère

céleste de pourpre, renfermant une sphère du monde d'azur, s'était abaissé.

Pendant que le *Philippeaux*, victorieux, se disposait à amariner sa belle capture, il aperçut un navire de haute apparence qui tombait sur lui avec une grande vitesse. L'état de délabrement dans lequel se trouvait le corsaire après une lutte si sanglante, ne lui permettait pas d'engager une nouvelle action; il se décida à abandonner la corvette portugaise et à s'éloigner du champ de bataille illustré par sa victoire.

Le navire qui était survenu arbora les couleurs anglaises et on le reconnut pour une frégate de guerre. Cette frégate s'employa à secourir la corvette portugaise qui avait besoin de sa présence; elle laissa de la sorte le *Philippeaux* effectuer paisiblement sa retraite. Gardin rentra à Saint-Malo, le 25 août.

En l'année 1707, M. Beauvais Le Fer arma le navire le *François*, de 350 tonneaux, portant 30 canons, et en donna le commandement à Josselin Gardin, sieur de la Chesnais. Ce navire, qui avait chargé des marchandises fort recherchées à la Nouvelle-Espagne, eut cette destination; en conséquence, on lui enjoignit de se rendre à Cadix pour prendre le convoi de la flotte espagnole, que commandait don André de Pesseo. Le *François* vida la rade de Saint-Malo le 20 octobre, et fit voile pour le port espagnol; mais, en se rendant à sa première destination, il rencontra un vaisseau hollandais sortant du détroit de Gibraltar; Josselin eût cru déshonorer son pavillon en paraissant fuir; ne pouvant aller l'attaquer, il continua son aire vers le sud; ses vigies apercevaient le cap Saint-Vincent. L'ennemi, se méprenant sur la manœuvre du capitaine Gardin, attribua à la crainte ce qui n'était que le résultat de ses instructions; encouragé, il se mit à sa poursuite : le capitaine malouin fut enchanté d'être contraint d'accepter un engagement. Les dispositions pour

soutenir une lutte furent prises immédiatement; il cargua ses basses voiles, et son équipage, rangé aux postes de combat, attendit le signal de commencer le feu.

Le batave était parfaitement espalmé, il venait de Smyrne et appartenait à la compagnie d'Amsterdam. Fier de la solidité de sa carène et des 24 canons qui ornaient ses sabords, il vint résolument, son vaste pavillon à trois bandes déployé sur sa poupe, attaquer le malouin. Le feu s'ouvrit avec une égale fureur, et cette fureur avait éclaté entre des hommes qui ne se connaissaient pas, parce que le français battait pavillon blanc et le hollandais un pavillon rouge, blanc et noir, chargé des armes d'Amsterdam.

Le combat fut long et sanglant; les deux antagonistes, vergues à vergues, se foudroyèrent pendant trois heures; la batterie hollandaise finit par se taire, et le capitaine batave s'avoua vaincu; son large pavillon descendit de sa poupe en signe de soumission. Josselin Gardin le fit amariner, et l'ayant pris sous son escorte, il entra victorieux à Cadix, suivi de sa prise.

La flotte espagnole n'appareilla pour la Nouvelle-Espagne que le 22 mai 1708; elle arriva à la Vera-Cruz le 3 août. Après avoir débarqué et livré sa cargaison, il voulut continuer seul son voyage de retour, en faisant escale aux pays que portaient ses instructions; mais le gouverneur le retint jusqu'au 19 novembre 1709, jour où la flotte reprit la mer. Les bâtiments relâchèrent tous à la Havane et n'en partirent que le 16 janvier 1710; Josselin regrettait le temps perdu ainsi sans nécessité par l'amiral. Enfin la flotte arriva heureusement à Cadix le 2 mars 1710, après avoir employé dix-neuf mois dans un voyage qui pouvait s'effectuer en cinq mois. Ayant livré sa riche cargaison de retour, il chargea de sel, huile, vins et cochenille, et appareilla pour revenir en France sous l'escorte du vaisseau du roi l'*Apollon*,

que commandait le baron Dorun. Ils arrivèrent heureusement au Port-Louis le 13 juillet 1710.

La carrière maritime d'écuyer Josselin Gardin, sieur de La Chesnais, nous fait défaut depuis cette époque. Le 17 novembre 1716, il épousa Mlle Marie-Thérèse Aubry, demoiselle Duplessix. Nous avons appris, d'un de ses arrière-petits-fils (1), que son bisaïeul passa au service du roi d'Espagne et commanda des vaisseaux de guerre. Par son mérite, il parvint à un grade assez élevé et obtint des récompenses honorifiques; il n'est donc pas étonnant que nos archives maritimes aient cessé de parler de lui. Ce brave marin ne figure pas non plus sur nos registres nécrologues. Son père, Josselin Gardin, qui l'avait anobli, mourut en 1731, à l'âge de 89 ans, et fut inhumé dans la cathédrale de Saint-Malo.

ROBERT SURCOUF, SIEUR DE LA MAISONNEUVE.

Bien avant que le capitaine Robert Surcouf, notre contemporain, surnommé le roi des corsaires, eût acquis par ses exploits sa brillante renommée, un de ses ancêtres, qui lui légua son nom et son courage, s'était inscrit parmi les plus intrépides capitaines de Saint-Malo, et, comme eux, il soutint la célébrité que son pays avait acquise. Plus nous interrogeons les monuments du passé, plus nous restons étonné de l'indifférence de nos concitoyens, qui laissent tomber dans l'oubli tant de courage et tant de dévoûment.

Robert Surcouf, sieur de la Maisonneuve, naquit à Saint-

(1) François Gardin, né en 1785, mort le 3 novembre 1852 : de cette branche, il ne reste que deux filles.

Malo le 4 janvier 1671. Dès l'âge de quatorze ans, il commença sa carrière de marin sur les vaisseaux du port; et, à vingt ans, il s'était élevé par son mérite au grade de capitaine. Son premier commandement fut le *Clément*, appartenant à Marguerite Boscher, demoiselle de La Barbinais (1). Durant les sept dernières années de luttes maritimes, que termina le traité de Ryswick, il ne navigua que sur des bâtiments armés en guerre et marchandises. Ce capitaine fut fort habile et très-heureux dans ses voyages commerciaux; quoique les ennemis couvrissent les mers de leurs croiseurs, il ne fut jamais pris.

Lorsque la guerre dite *de la succession* commença, Robert Surcouf se décida à faire la course contre les ennemis de l'Etat. Il s'était marié, en 1697, avec Bertranne Mallet, et avait eu d'elle trois enfants dont un fils, auquel on donna son prénom et qui fut le grand-père du célèbre capitaine de notre époque. La confiance qu'il avait su inspirer par ses précédents voyages, lui fit obtenir le corsaire le *Comte-de-Toulouse*, joli trois-mâts, bien coquet, armé de 24 canons de 6 et monté par 148 hommes d'équipage; l'armateur était M. Nouaïl, sieur Dufougeray.

Le cadre que nous avons réservé à chacun des marins que nous avons à citer, nous prescrit de ne raconter, pour la plupart d'entr'eux, qu'une ou deux de leurs rencontres. Ces luttes contre leurs ennemis, presque toujours victorieuses, mettront les lecteurs à même d'apprécier le courage que durent déployer ces mêmes hommes dans les combats que nous ne mentionnons pas. La croisière que nous allons décrire est une de celles qui jetèrent assez d'éclat sur la marine de Saint-Malo pour mériter d'être rapportée.

On remarquait sur la rade de Saint-Malo, depuis la mi-

(2) La mère de Duguay-Trouin.

octobre de l'année 1704, le joli corsaire le *Comte-de-Toulouse*; cette embarcation, aux formes rases et élancées, s'y était rendue, afin de rallier les hommes de l'équipage et de compléter son armement de guerre (1). Sur sa poupe se déployait le pavillon blanc (2), et à la tête de son grand mât, comme signal de ralliement, flottait l'ancien pavillon malouin, bleu à croix blanche, avec l'hermine au franc-quartier. Le 25 octobre, à neuf heures du matin, Surcouf profita, pour lever l'ancre et mettre sous voiles, d'un grand frais d'E.-N.-E.; à neuf heures et demie, il saluait de ses canons le pavillon du roi, arboré sur le fort Colifichet; à midi, on le perdait de vue dans le N.-O. du cap Fréhel.

Le *Comte-de-Toulouse*, d'une marche supérieure, atteignit promptement son point de croisière, à 30 ou 40 lieues à l'O.-S.-O. des Sorlingues; il boulinait depuis quelques jours pour s'y maintenir, lorsque le 9 novembre, au point du jour, il se trouva à petite distance et sous l'écoute de deux corsaires de Flessingue : le *Lion*, de 32 canons, et le *Lys-Blanc*, de 28. Les forces étant trop inégales, Robert Surcouf prit chasse tribord amures, la brise de la partie de l'ouest. Les deux corsaires ennemis, n'étant pas de même marche, s'éloignèrent l'un de l'autre. Le *Lys-Blanc*, d'une plus grande vitesse que son compagnon, rejoignit à onze heures le *Comte-de-Toulouse*, et, quand il se vit dans sa hanche du vent, à petite distance, il ouvrit son feu. Robert Surcouf, afin de lui ôter l'avantage de sa position, cargue ses basses voiles et met ses huniers sur les mâts; cette brusque manœuvre, exécutée avec célérité, place les deux na-

(1) Nous avons trouvé, dans les rapports du capitaine, que les corsaires de Saint-Malo allaient jusque sous le fort Lalatte attendre les hommes de leurs équipages.

(2) Depuis la fin de l'année 1696, nos corsaires combattaient sous le pavillon blanc, qui avait toujours été réservé aux vaisseaux du roi.

vires par le travers l'un de l'autre, car le *Lys-Blanc*, qui ne s'y attendait pas, avait conservé son aire. Le premier choc fut terrible ; dans l'attaque et la défense, on voyait éclater les haines invétérées des deux peuples.

Le hollandais avait plus de canons, quelques-uns d'entre eux étaient même d'un plus fort calibre que ceux du *Comte-de-Toulouse*, mais la justesse et la vivacité des Français semblaient égaliser la force des combattants. Le *Lys-Blanc* cherche à aborder le corsaire de Saint-Malo ; Surcouf aurait accepté ce genre de combat, et peut-être eût-il en cela prévenu l'ennemi ; mais le *Lion* approchait et il devait éviter l'abordage : c'est ce qu'il fit avec une grande habileté. Toutefois, les navires s'accostèrent de si près que les canonniers français purent échanger des coups de refouloirs avec les chargeurs hollandais. Le *Lys-Blanc*, voyant avec regret le *Lion* atteindre les eaux du combat, veut avoir la gloire de soumettre seul le *Comte-de-Toulouse* ; il tente un nouvel abordage que Surcouf évite encore ; mais, pendant que les deux corsaires se trouvent rapprochés, les gabiers français jettent plusieurs grenades à bord de l'ennemi, qui embrasent un baril de gargousses ; ces gargousses causent une telle explosion qu'elles brisent et enlèvent une partie de l'arrière du *Lys-Blanc*.

Surcouf ne peut pas profiter de l'avantage qu'il a obtenu sur l'ennemi, car déjà le *Lion* était assez près pour le canonner avec ses pièces de l'avant. Le *Comte-de-Toulouse* augmente son sillage en ripostant de ses canons de retraite, afin d'entraîner ce formidable adversaire loin du champ de bataille. Lorsqu'il se voit à grande distance du *Lys-Blanc*, Surcouf, voulant se débarrasser d'un ennemi qui le harcèle, se décide à accepter le duel que provoquait son antagoniste ; l'idée de fuir devant le hollandais, quelque redoutable qu'il paraissait, lui était insupportable. Son brave équipage,

qu'enflammait son premier succès, partageait ses sentiments. Il est vrai que Robert Surcouf avait arboré, en même temps que le pavillon du roi, le pavillon de Saint-Malo avec sa blanche hermine, et l'hermine sans tache excitait toujours un point d'honneur chez ces hommes d'élite du littoral.

Surcouf change d'amures et va fièrement attaquer, à contre-bord, le corsaire de Flessingue, car il espère, en reprenant de suite la même route que lui, pouvoir choisir sa position.

Après avoir échangé leur bordée, les deux adversaires combattent sous les mêmes amures. En vain les 32 canons du *Lion* tonnent contre le *Comte-de-Toulouse*, les Français ripostent avec une grande énergie et se croient invincibles. Le combat qui se prolonge s'enflamme encore et le carnage est affreux ; le corsaire ennemi ne peut aborder le français qui manœuvre dans sa hanche du vent. Cette incroyable résistance, où chaque instant enfante un trait d'héroïsme, devait avoir, tôt ou tard, sa récompense. En effet, au bout de quarante minutes, le grand mât de hune du *Lion* tombe, et avec lui le perroquet de fougue ; son pont est couvert de leurs débris.

Les Français manifestent leur victoire par les cris de *Vive le roi !* Surcouf serre le vent et contourne le *Lion* en lui envoyant par l'avant une dernière bordée. Le *Lys-Blanc* accourait le rallier, mais ni l'un ni l'autre ne songea à le chasser. Triomphant, Surcouf s'éloigne à petites voiles du glorieux champ de bataille où il vient, en écrasant ses deux arrogants adversaires, constater une fois de plus la supériorité des marins malouins sur leurs ennemis. Le *Comte-de-Toulouse* achève de réparer ses avaries et va en d'autres parages chercher fortune.

Le 13, il était à 70 lieues au large d'Ouessant, courant ses bordées sous petites voiles, car le vent, qui avait soufflé

grand frais, donnait à la mer une teinte verdâtre, et celle-ci roulait ses longues vagues dont les crêtes se couvraient d'écume, lorsqu'aux premières clartés du jour les cris : navire! navire! tombèrent de la hune de misaine; les gabiers signalaient un navire qui donnait en Manche. Le capitaine Surcouf, après avoir recueilli les renseignements qui pouvaient déterminer sa conduite, laisse porter sur lui. En approchant l'ennemi, il reconnaît un navire de belle apparence, armé en guerre et marchandises : c'était l'*Espérance*, de 350 tonneaux, de Bristol, sous le commandement du capitaine Pierre Martin.

L'anglais se voyant chassé, fait ses dispositions de combat; Surcouf termine les siennes, et approche, quoique lentement, l'ennemi; ses grappins sont suspendus à ses vergues. Durant la chasse, qui fut longue, le vent s'apaisait et la mer devint plus unie. Aussitôt que le *Comte-de-Toulouse* se trouva à portée de canon, l'*Espérance* mit en travers et tira à le démâter. Le français attendit, pour riposter, à se trouver à la portée du pistolet; alors il vint sur tribord et lâcha toute sa bordée, arriva ensuite pour élonger l'anglais et lui jeter à bord quelques grenades en même temps que ses grappins. Surcouf commande l'abordage; l'ennemi veut, mais en vain, s'opposer à l'invasion des Français; une sanglante mêlée à l'arme blanche s'ensuit; le capitaine Pierre Martin, qui voit qu'il n'est pas de force, crie qu'il est amené. Surcouf donne un équipage à sa prise et la conduit jusqu'en vue de la pointe Saint-Mathieu, qui forme l'entrée nord de Brest, et de là il reprend le large pour continuer sa course.

Le 16 du même mois, à 50 lieues au S.-O. des Sorlingues, à l'aube matinale d'un beau jour d'automne, la voix d'un gabier de misaine annonça un navire par le bossoir du vent; le *Comte-de-Toulouse* gouvernait alors au N.-N.-O. avec des vents d'ouest. Une grande brise, qui avait régné les deux

jours précédents, occasionnait encore une forte houle qui avait peine à tomber; le *Comte-de-Toulouse* courait sous une petite voilure entre les lames que le vent, quoiqu'en s'affaiblissant, roulait de l'Océan dans la Manche. En diminuant la distance, on distingua un beau trois-mâts d'environ 400 tonneaux, portant 18 canons de 9 livres de balles sur son pont. Par la route qu'il suivait, on jugea que ce navire allait dans les colonies.

Lorsqu'il se vit chassé, l'ennemi arbora fièrement son pavillon, composé de trois bandes, deux rouges et une blanche au milieu; sur cette bande était une corne de gueules. On reconnut un navire appartenant à la fameuse cité de Hoorn : c'était bien une flûte de cette ville, si connue par son immense commerce maritime; elle se nommait la *Maria*, capitaine Jacob. L'équipage du *Comte-de-Toulouse*, loin de craindre les dangers d'un nouvel engagement, que tout annonçait devoir être très-sérieux, demande au contraire à Surcouf de le mener au combat; les hommes valeureux qui le composent ne songent qu'aux avantages que leur procurera la victoire.

Après quatre heures de chasse, le corsaire malouin arrive sous la hanche de la *Maria* et commence le feu; celle-ci riposte et le combat s'engage. Le *Comte-de-Toulouse*, qui ne peut opposer qu'une artillerie très-inférieure en calibre aux 18 canons du batave, serre le vent afin de tenter l'abordage; mais l'ennemi s'efforce de l'éviter, voulant conserver l'avantage que lui assure le combat au canon. Jacob était donc parvenu, par d'habiles évolutions, à faire échouer les manœuvres agressives de Surcouf, lorsqu'un boulet, parti du *Comte-de-Toulouse* coupa ses drosses et blessa le timonier; avant que le capitaine hollandais eût pu remédier à cet accident, la *Maria* fit une forte arrivée qui la porta sur le corsaire français. Les deux navires se heurtent avec une telle violence, que leurs coques semblent se déjoindre; Surcouf

profite de l'occasion qui lui est offerte pour s'emparer de l'ennemi. Sur son ordre, les grappins français tombent et lient les deux bâtiments l'un à l'autre.

Les bastingages élevés de la flûte la *Maria* sont franchis par les Malouins, quoique défendus par les Hollandais avec l'énergie du désespoir; le sang coule, car la lutte se prolonge quelques moments à l'arme blanche; enfin l'ennemi, qui se voit repoussé sur tous les points, se rend à discrétion. Le pavillon de la ville de Hoorn aux trois bandes est abaissé pour rester un trophée des Français.

Robert Surcouf, sieur de la Maisonneuve, mit un équipage malouin à bord de la *Maria* et rentra à Saint-Malo le 20 novembre 1704, précédant d'une encablure sa superbe conquête.

En 1706, nous le voyons capitaine du beau vaisseau le *Danycan*, que le sieur de l'Epine-Danycan expédiait au Pérou. Surcouf de la Maisonneuve, au moment d'appareiller de la *Conception*, pour revenir à Saint-Malo avec une cargaison d'une immense valeur, fut arrêté par M. de Chabert, capitaine de vaisseau du roi et commandant l'*Aimable* (1), qui lui intima l'ordre d'attendre son escorte. Le *Danycan* fit partie du convoi, qui entra heureusement à Lorient le 27 mars 1709, et à bord duquel le trésor de Louis XIV puisa 30 millions.

Robert Surcouf de la Maisonneuve, assez riche, cessa de naviguer, et devint armateur lui-même en 1711. Il dut mourir vers l'année 1720, dans une des paroisses qui avoisinent la ville de Saint-Malo; aussi ne figure-t-il pas au

(1) Dans notre notice sur le commerce maritime de Saint-Malo, imprimée à Lorient en 1849, nous avions dit que M. de Chabert commandait l'*Oriflamme*; en cela nous avions été mis dans l'erreur par le docte abbé Manet. Aujourd'hui nous prenons nos renseignements dans nos archives maritimes, que ce savant auteur n'a pu visiter.

mariage de son fils, Robert Surcouf, qui eut lieu en l'année 1725.

ALAIN PORÉE.

La ville de Saint-Malo, sentinelle avancée de la Bretagne, eut à soutenir d'incessantes luttes sur mer ; elle les soutint toujours avec honneur et souvent avec gloire. Cette cité maritime, qui prend place au premier rang dans les fastes de notre province, puisait ses immenses ressources et son énergie dans son organisation communale. Depuis le nivellement de 1791, et, plus tard, sous le régime de la centralisation, les villes du département furent soumises au bon plaisir du chef-lieu, et celui-ci subit, à son tour, le bon plaisir de la capitale. Le cercle de fer rétréci dans lequel on maintient aujourd'hui la communauté, comprime tout élan patriotique, et comme rien de grand ne peut être entrepris par elle, l'intérêt général a fait place à l'intérêt personnel ; en sorte que, dans ce temps d'égoïsme, le sentiment si honorable de la reconnaissance, celui qui porte à la consécration des souvenirs est éteint, et l'histoire du pays est devenue une chimère pour le plus grand nombre.

L'année 1695 fut une année glorieuse pour les Malouins. Tandis que les vaisseaux de Louis XIV abandonnaient l'empire des mers aux escadres anglo-hollandaises, les corsaires de Saint-Malo leur en disputaient la possession ; ceux-ci enlevaient aux ennemis non seulement les bâtiments que ces escadres devaient protéger, mais fort souvent les vaisseaux de guerre eux-mêmes, lorsqu'ils naviguaient isolément. Ce fut encore dans cette année-là qu'ils soutinrent un second bombardement, qui n'eut aucun succès pour les nations al-

liées qui l'entreprirent, grâce à la courageuse défense que leur opposèrent les Malouins.

Parmi les capitaines qui se signalaient le plus alors, et ils étaient nombreux, Alain Porée figurait en première ligne. Né le 13 décembre 1665, il n'avait que 24 ans, lorsqu'on lui confia le commandement du *François-de-la-Paix*, au commencement de la guerre de 1689; ses exploits à bord de ce corsaire l'élevèrent bientôt au rang distingué qu'il occupait entre ses rivaux de gloire.

M. Heurtault de Bricourt, armateur principal de la frégate-corsaire le *Saint-Esprit*, avait donné le commandement de ce navire à son neveu Alain Porée. Le *Saint-Esprit*, de 350 tonneaux, portait 34 pièces de canon (1) et avait 215 hommes d'équipage; en résumé, c'était un des meilleurs croiseurs malouins. Le 20 janvier, le corsaire quitta le port, salua de son artillerie le fort *Colifichet* (2) et alla jeter l'ancre en *Rance* (3), afin de terminer ses dernières dispositions pour la croisière qu'il devait entreprendre. Sur sa poupe, on voyait flotter un immense pavillon bleu à croix blanche traversante, chargée au centre par les armes du roi. A cette époque, les vaisseaux de Louis XIV pouvaient seuls arborer le pavillon blanc. Au franc-quartier des pavillons malouins, on voyait ordinairement un petit carré de *gueules* chargé d'une *hermine d'argent*, afin de les faire distinguer de ceux des autres ports de France.

Le *Saint-Esprit* fut rallié à son ancrage par le *François-*

(1) A cette époque, les corsaires étaient surchargés par des canons de différents calibres; Duguay-Troüin fut le premier à corriger l'abus qu'on en faisait dans ces sortes d'armement.

(2) Ce fort était au midi et défendait l'entrée du port; les corsaires avaient l'habitude de le saluer en se rendant en rade. Il a disparu dans l'agrandissement de la ville qui eut lieu en 1716.

(3) Embouchure de la rivière qui forme la rade de Saint-Malo; expression usitée alors.

d'Assise, dont le capitaine était Charles Porée, sieur de La Touche, frère aîné d'Alain. L'armateur principal était encore M. Heurtault de Bricourt. Nous avons remarqué que, dans ces temps d'actions héroïques, les armateurs malouins donnaient de préférence à leurs frégates-corsaires des noms de saints, et les plaçaient sous la protection de leurs patrons; s'ils dérogeaient à cette coutume, c'était en faveur des personnages éminents de l'époque ou de puissants protecteurs qui s'associaient à leurs entreprises. Comme on tient peu aux traditions du pays, aujourd'hui on voit le plus ordinairement inscrit au tableau de poupe des navires, des noms qui ne rappellent aucuns souvenirs glorieux, et même ceux d'oiseaux et de quadrupèdes.

Quoi qu'il en soit de cette remarque, les deux frégates malouines vidèrent la rade le 30 janvier, et firent voiles par un frais vent d'Est vers les côtes d'Irlande, où elles établirent leur croisière. Au bout de dix jours, n'ayant rien rencontré, elles revinrent à l'ouvert de la Manche, au sud des Sorlingues.

Elles venaient d'arriver à cette seconde station, lorsque le 14 février, à l'aube matinale, le *François-d'Assise*, se trouvant à une lieue nord du *Saint-Esprit*, signala un vaisseau de guerre dans le nord-ouest qui paraissait se diriger sur lui. En effet, c'était le *Dartmoor*, de 50 canons, détaché de l'escadre bleue pour protéger l'atterrage des navires de commerce de sa nation. Les vents soufflaient du O.-N.-O. joli frais sur une mer agitée, quoique l'on remarquât de temps à autre, à sa surface, les ondulations de cette grosse lame que les marins désignent sous le nom d'*enmanchouse*, c'est-à-dire qui pousse en Manche.

Le *François-d'Assise*, voulant s'éloigner de ce formidable ennemi, se couvrit de toile afin de rallier le *Saint-Esprit* et aviser au moyen d'éviter un engagement avec un semblable

décroché du *Dartmoor*, le combat recommença au canon, et les deux corsaires répondirent au feu de leur formidable adversaire.

Cependant le vaisseau le *Dartmoor*, qui avait compté sur une victoire facile, est étonné de la résistance qu'on lui oppose; ses vingt-cinq canons de gros calibre, si on les compare à ceux des Français, avaient tonné sans interruption contre les corsaires, et ceux-ci n'en paraissaient que plus animés, lorsqu'un incident vint troubler la sécurité qu'il avait conservée sur l'issue du combat. Le grand mât de l'anglais venait de tomber sous-le-vent, entraînant dans sa chute le perroquet de fougue; son pont se trouva encombré de débris, les voiles avec les vergues couvraient les sabords de ses deux batteries et empêchaient le jeu d'une partie de son artillerie. Les cris de *Vive le roi!* se firent entendre aussitôt à bord des corsaires, et leur feu redoubla de vivacité. Ils s'attendaient, à la vue de ce désastre, à triompher bientôt de l'ennemi désemparé, mais la victoire devait encore être achetée au prix d'un sang précieux.

Le *Dartmoor* était désemparé, il est vrai, mais il trouvait des ressources dans sa force matérielle et dans le nombre et l'expérience des marins qui le montaient. Tandis que le *Saint-Esprit* et le *François-d'Assise* le canonnaient, il parvint à démasquer ses pièces en coupant les cordages qui retenaient les mâts, les vergues et les voiles qu'il traînait après lui : ainsi débarrassés, ses canons reprirent leur action meurtrière, et le cri de guerre anglais, *hurra! hurra!* se mêlait à la détonation des bouches à feu. Toutefois, l'ennemi désemparé manœuvrait lentement, et les corsaires, qui n'avaient heureusement éprouvé aucune avarie majeure dans leur gréement, pouvaient prendre malgré lui la position la plus favorable pour le combattre; cependant, le *Dartmoor* ne songeait point à se rendre et les couleurs britanniques flottaient de tout leur éclat sur sa vaste poupe.

Dans cette lutte acharnée d'un vaisseau de guerre contre deux corsaires, où la fortune se déclarait en faveur de nos armes, l'orgueil anglais ne pouvait se résoudre à céder à la valeur malouine; quoique l'ennemi perdît encore son mât d'artimon, et avec lui la vergue et la voile de ce nom, et que par ces nouvelles pertes il se trouvât presque réduit à l'état de ponton, son capitaine se défendit toujours avec le courage du désespoir. Alain Porée, pour en finir, car il y avait plus de quatre heures que le combat durait, fait à son frère le signal d'abordage, et aussitôt les deux corsaires vont se cramponner une seconde fois aux flancs du *Dartmoor*. Les deux équipages du *Saint-Esprit* et du *François-d'Assise* pénètrent cette fois par toutes les issues sur les ponts de l'anglais; là, une lutte s'engage à l'arme blanche et se termine en faveur des Français : le *Dartmoor* abaissa son pavillon bleu au franc-quartier d'argent à une croix de gueules, devant la blanche hermine malouine. Dans cette mémorable action, qui avait duré cinq heures, ce vaisseau avait eu cinquante-huit hommes tués et quarante blessés (1).

Le *Saint-Esprit* et le *François-d'Assise*, quoique fort endommagés eux-mêmes, remorquèrent leur glorieuse conquête, et entrèrent triomphalement avec elle sur la rade de Saint-Malo le 18 février 1695 (2).

Pour nous, qui avons pris part aux luttes maritimes de l'Empire, il nous a fallu avoir sous les yeux les preuves authentiques de pareils exploits pour y croire; et cependant chacun des capitaines que nous avons cités, au commencement de ce récit, avait accompli des faits analogues : Duguay-Trouin, formé à leur école, finit par les surpasser tous. Dans notre admiration pour ces combats héroïques, nous nous demandons comment il se fait que, dans ce temps-là,

(1) Arch. de la marine.
(2) Arch. de la marine.

il ne se soit trouvé aucun écrivain pour les transmettre à la postérité, aucun poète pour les chanter, aucun peintre pour les représenter sur la toile : Duguay-Trouin lui-même eût été à peine connu, s'il n'avait écrit de sa main ses immortels Mémoires.

Après s'être réparées, avoir remplacé les munitions et renouvelé leur personnel, les deux frégates-corsaires reprirent la mer, afin de consommer leurs vivres de campagne qui avaient été à peine entamés. Cette fois, aucune rencontre digne d'être racontée ; les divers navires qu'ils capturèrent baissèrent leur pavillon à la première sommation ; leurs produits donnèrent de gros bénéfices à M. Heurtault de Bricourt et à ses consorts. Les équipages eurent de bonnes parts de prises qui leur firent oublier les périls qu'ils avaient bravés dans leur première sortie. Le *François-d'Assise*, qui s'était séparé du *Saint-Esprit*, rentra à Saint-Malo le 2 mai, et ce dernier le 13 mai (1).

Alain Porée désarma sa frégate, qui avait besoin de subir un radoub complet. Pendant que ce vaillant capitaine se délassait de ses fatigues à la campagne, les Anglais et les Hollandais se présentèrent devant Saint-Malo pour bombarder cette ville qu'ils voulaient détruire de fond en comble. Aussitôt que Porée fut informé de la présence des ennemis, il accourut prendre part à la défense de sa ville natale : les ennemis furent repoussés, ayant essuyé des pertes considérables.

Le *Saint-Esprit* ayant subi un radoub, se trouvait réarmé et ancré sur la rade le 12 octobre 1695 ; il n'attendait que les dernières instructions de l'armateur pour prendre le large. Alain Porée mit en mer ce jour-là, en compagnie du

(1) Arch. de la marine.

Polastron (1), corsaire de même force que le *Saint-Esprit* ; La Bellière le commandait.

Le ministre, qui avait appris que des vaisseaux de la compagnie anglaise s'étaient réfugiés dans la rivière de Galloway, en avait donné avis aux armateurs malouins en même temps qu'il avait ordonné au chevalier d'Ailly d'aller les attaquer (2).

Le 22 octobre, les deux corsaires malouins entrèrent hardiment dans la rivière et allèrent mouiller à une grande portée de canon de la ville ; mais les vaisseaux des Indes s'étaient esquivés ; ils ne trouvèrent qu'une barque qu'ils rançonnèrent, dédaignant de s'en emparer. Les Malouins vidèrent la rade pour venir croiser à l'ouvert de la Manche ; là, ils reçurent différentes chasses des divisions ennemies, qui gardaient libres les atterrages de leurs côtes. Malgré la vigilance de ces divisions, les deux corsaires prirent plusieurs bâtiments marchands, conquêtes faciles, plus lucratives que glorieuses, dont nous ne parlerons pas, quoiqu'elles aient causé un grand préjudice au commerce des ennemis.

Le 14 décembre, le *Saint-Esprit* et le *Polastron* se trouvaient à 60 lieues au large d'Ouessant, lorsque, aux premières teintes du crépuscule, ils aperçurent quatre voiles d'une belle apparence qui naviguaient de conserve ; ces voiles leur restaient à l'Est et les vents soufflaient joli frais du N.-O. Nos deux capitaines, après s'être entendus, laissèrent porter sur elles pour aller les reconnaître et aussi pour essayer leur marche avec celle de cette petite division.

Par la supériorité de la vitesse de leur sillage sur celui des voiles en vue, les Malouins ne tardèrent pas à reconnaître qu'ils allaient avoir à combattre quatre vaisseaux de la compagnie hollandaise, car aussitôt que ceux-ci se virent

(1) M. de Polastron, officier général, commandant supérieur des compagnies de marins tirés des vaisseaux du roi pour la défense de nos côtes.

(2) Arch. de l'intendance de Brest.

chassés, ils arborèrent leurs couleurs et continuèrent la même route avec une grande sécurité; cette sécurité, ils la prenaient dans leur nombre et aussi dans leur force matérielle. Cependant, quelle que fût la force qu'ils présentaient réunis, Alain Porée et La Bellière n'hésitèrent point, et afin de montrer à l'ennemi leur résolution, ils hissèrent à leur gaule de poupe, le pavillon de Saint-Malo. Le plus gros des vaisseaux ennemis portait les insignes de *kommandeur* (1), c'était la *Princesse-de-Danemark* de 52 canons, mais n'en ayant que 38 montés; plusieurs sabords de sa batterie basse restèrent fermés. Le second vaisseau, la *Princesse-d'Orange* de 600 tonneaux, portait 24 canons; le troisième, l'*Amaranthe* de 400 tonneaux, n'en avait que 20; quant au quatrième, dont le nom ne se trouve pas inscrit dans nos archives, il était de même force que l'*Amaranthe*. Lorsque le *kommandeur* vit que les deux corsaires étaient déterminés à en venir aux mains avec sa division, il tira un coup de canon pour assurer le pavillon d'Amsterdam qui se déployait sur sa poupe. Le pavillon de cette ville, célèbre alors, était formé par trois bandes : rouge, blanche et noire. Sur celle du centre se trouvaient les armes d'Amsterdam, de gueules à un pal de sable chargé de trois sautoirs d'argent, ayant pour cimier une couronne impériale, et pour supports deux lions de sable.

Porée se dirigea sur le *kommandeur*, en recevant la volée de l'*Amaranthe*, serre-file de la ligne hollandaise; mais arrivé par le travers de la *Princesse-de-Danemark*, il lâcha sa bordée et continua son feu, auquel ripostait de sa grosse artillerie le *kommandeur*. Quant à La Bellière, d'après le plan d'attaque arrêté, il resta bord à bord de l'*Amaranthe*; par cette manœuvre, les deux vaisseaux de l'avant restèrent

(1) Commandant, chef de division. Voyez Thiassens, Aubin.

sans adversaires dans les premiers moments du combat. Le capitaine de la *Princesse-d'Orange* qui formait la tête de la ligne, abandonna son poste pour venir secourir l'*Amaranthe*, en mettant le *Polastron* entre deux feux. Mais durant le temps qui s'écoula entre le commencement du combat et le moment où, son évolution achevée, il pouvait protéger le serre-file du *kommandeur*, l'*Amaranthe* avait été abordée et enlevée; son pavillon était descendu de sa poupe. A l'approche de la *Princesse-d'Orange*, La Bellière fit rembarquer son monde, ne laissant à bord de sa prise que les hommes nécessaires à sa conservation; les grappins furent décrochés et les navires se séparèrent. Le *Polastron* dégagé des flancs de l'*Amaranthe* put riposter vigoureusement à l'agression de son nouvel adversaire, et le combat continua entre eux avec une indicible ardeur.

Tandis que ces faits s'étaient passés entre le *Polastron* et les Hollandais, Alain Porée avait soutenu une lutte d'autant plus meurtrière, que le vaisseau *kommandeur* était parfaitement armé, et qu'en outre le vaisseau chef de file de celui-ci était venu canonner le *Saint-Esprit* par son embelle, après avoir imité la manœuvre de la *Princesse-d'Orange*, car la longue résistance de la *Princesse-de-Danemark* lui permit d'arriver à temps pour mettre le *Saint-Esprit* entre deux feux. Dans cette circonstance périlleuse, Alain Porée prend un parti digne de son bouillant courage; il prolonge sa civadière, accoste les flancs élevés de la *Princesse-de-Danemark*, s'y cramponne au moyen de ses grappins et ordonne l'abordage. Il fallait périr ou triompher! Aussitôt les marins du *Saint-Esprit* escaladent les hautes murailles du hollandais et le pont de celui-ci devient le champ de bataille où doit se décider la victoire. La résistance était digne de la valeur des assaillants; nos ancêtres disaient alors : Si ce sont des Anglais nous les battrons, des Hollandais nous nous

battrons, et, en effet, ils se battaient et le sang coulait sur le pont de la *Princesse-de-Danemark*. Alain Porée était resté à bord du *Saint-Esprit*, donnant des ordres à l'officier auquel il allait confier son corsaire combattant au canon le quatrième vaisseau hollandais, et puis, ses recommandations faites, il grimpe à bord du *kommandeur* où sa présence excite un enthousiasme difficile à décrire; là, il commande: *en avant!* et, dans cette reprise du combat, les Hollandais sont culbutés, le brave *kommandeur* lui-même est du nombre des victimes de ce dernier effort. Le pavillon d'Amsterdam est enlevé de la gaule de poupe et la reddition s'effectue. Le vaisseau hollandais, qui combattait sous le vent le *Saint-Esprit*, n'apercevant plus les couleurs bataves à bord de la *Princesse-de-Danemark*, cesse son feu, se couvre de toutes les voiles qu'il peut déferler et se sauve.

Alain Porée, qui était repassé sur son corsaire, l'éloigne des flancs de la *Princesse-de-Danemark* et vole au secours du *Polastron*, combattant la *Princesse-d'Orange*. La Bellière avait tenté maintes fois l'abordage, mais le hollandais avait su toujours l'éviter. Ce vaisseau ennemi, attaqué par les deux Malouins, baisse son pavillon et se rend à discrétion. Porée et La Bellière fournissent en commun un équipage à cette riche prise. Quant au quatrième vaisseau hollandais, il put s'échapper, parce que le soin que demanda la conservation des trois autres, qu'on avait capturés, empêcha de le poursuivre.

Il y avait près de quarante-huit heures que les deux corsaires faisaient voiles sur le port de Saint-Malo avec leurs superbes captures, dont la marche était retardée par les vents contraires, lorsqu'ils sautèrent brusquement au S.-S.-O. et y soufflèrent avec violence. Dans la nuit qui survint, une tempête se déclara; alors chaque bâtiment, ne songeant qu'à son salut, manœuvra pour l'assurer. Quand la tempête cessa,

les corsaires et les prises se trouvèrent dispersés. Le *Polastron*, la *Princesse-de-Danemark* et l'*Amaranthe*, après avoir couru bien des dangers, parvinrent à se réfugier dans différents ports de la Bretagne, mais il n'est pas dit ce que devint la troisième prise. Quant au *Saint-Esprit*, poussé au large, il ne rentra à Saint-Malo que le 12 janvier 1696 (1); il était suivi d'un bâtiment anglais qu'il avait capturé peu de jours auparavant.

Le brave Alain Porée trouva chez lui le portrait de Louis XIV que le ministre lui avait fait parvenir. Le 5 décembre 1695, dit l'abbé Manet (qui a sans doute vu la missive chez les descendants d'Alain Porée), M. de Pontchartrain écrivit au sieur de Mauclère (2) ce qui suit : « Je vous » envoie un portrait de Sa Majesté pour le sieur Porée (Alain), » commandant le navire le *Saint-Esprit*, de Saint-Malo ; » vous pouvez lui dire que Sa Majesté lui donnera dans la » suite des marques plus sensibles du cas qu'elle fait de ses » services. » Nous pensons qu'une des deux épées d'honneur qu'il reçut durant sa vie, dont parle encore l'abbé Manet, sans citer aucune de ses belles actions, fut obtenue pour ce dernier combat. Le vaisseau le *Dartmoor*, qu'il avait enlevé aux Anglais au commencement de l'année 1695, valait bien à lui seul le portrait du monarque, qu'on lui donnait en échange et par réminiscence.

Porée répara le *Saint-Esprit* et compléta son équipage qui avait souffert, puis il remit à la voile le 21 février 1696. Rendu au point de croisière, il rencontra deux autres corsaires de Saint-Malo, le *François* et la *Gaillarde*, en compagnie desquels il prit, le 2 mars, à cinquante-deux lieues ouest d'Ouessant, la flûte le *Neptune*, d'Amsterdam, chargée de denrées coloniales, que la *Gaillarde* conduisit à Paimbœuf,

(1) Arch. de la marine.

(2) Commissaire de marine, chef du service au Port-Louis.

tandis que le *François* escortait à Brest la flûte la *Providence*, qu'il avait capturée de concert avec la *Gaillarde*. Quant au *Saint-Esprit*, qui était resté seul en croisière, il s'empara, après un court engagement, du vaisseau hollandais le *Saint-Michel-Ange*, de Rotterdam, venant d'Amérique. Après l'avoir conduit au Port-Louis, il remit en mer, et, le 12 avril, il reprit le navire français la *Sarah*, capturé peu de jours auparavant.

Le *Saint-Esprit* ayant désarmé, Porée alla passer quelques jours à la campagne; mais aussitôt que son corsaire qu'on réparait fut en état de reprendre la mer, le brave capitaine vint en prendre le commandement, et, le 29 mai 1696, il quitta le port pour aller dans les mers du Nord. Il avait pour conserve le *François-d'Assise*, commandé par son frère La Touche-Porée. Bientôt les deux frères se séparèrent et revinrent croiser dans la Manche. Alain s'empara du navire hollandais la *Suzanne*, de 24 canons et de soixante hommes d'équipage, et le conduisit dans la Vilaine, d'où il sortit le 21 septembre pour reprendre sa croisière. Quatre jours après, il eut connaissance d'une voile qui portait sur lui : c'était le fameux corsaire de Flessingue l'*Annibal*, de 34 canons et 160 hommes d'équipage, capitaine Vandergoes, marin d'une grande réputation d'habileté et de bravoure.

Le combat s'engage et se prolonge furieux. Porée aborde l'ennemi, et dans la mêlée terrible qui ensanglante le pont de l'*Annibal*, on se renverse, on se hache, on se perce, on se fusille. Les ennemis, malgré leur valeur, ne peuvent soutenir le choc et demandent quartier, les Malouins sont vainqueurs! Vandergoes est forcé d'amener le pavillon que, depuis plusieurs années, il promenait victorieux sur les mers. Porée entra le 28 septembre à La Rochelle avec sa glorieuse conquête : il avait perdu huit hommes et quinze étaient blessés sur les cadres.

Le 19 octobre suivant, croisant par 43° de latitude et 7° de longitude ouest, il se vit chassé, vers huit heures du matin, par un navire de belle apparence; c'était le corsaire l'*Aigle-Noir*, de 32 canons, capitaine Wandewerf, le plus redouté des croiseurs de Flessingue, accourant venger la défaite de Vandergoes.

Porée vire de bord et va droit à son adversaire. Une lutte s'engage au canon et dure deux heures; mais le capitaine malouin manœuvre par aborder son ennemi et réussit à lui jeter ses grappins, puis ses marins sautent à bord de l'*Aigle-Noir* et une mêlée furieuse s'y engage. Bientôt les Hollandais sont acculés sur le gaillard d'arrière et sont obligés de demander quartier. Porée, blessé, est remplacé par son second, Le Gobien, officier actif et intelligent, qui amarine la prise et la fait entrer le 28 octobre au Port-Louis.

La gravité de sa blessure obligea Porée à prendre du repos; il revint au sein de sa famille et se rétablit parfaitement et ne prit la mer qu'au commencement de la guerre de la succession : à cette époque, on réarma le *Saint-Esprit*. Son capitaine, muni d'une commission de l'amiral de France, du 12 juillet 1702, le rangea, avec la *Railleuse*, capitaine Pradel Daniel, sous les ordres de son compatriote Duguay-Troüin, commandant la *Bellone*, vaisseau du roi de 36 canons.

Sortie de Brest le 31 juillet, la division, après avoir croisé trois jours au large d'Ouessant, fit voile pour les mers du Nord. Assaillis par les tempêtes, les trois croiseurs se séparèrent. Porée revint par des latitudes moins élevées. En arrivant près des Blasquets, il rencontra, le 3 septembre, un vaisseau hollandais de 40 canons. Les Malouins l'abordent de long en long; déjà ils sont maîtres du gaillard d'avant, lorsque Porée, qui se disposait à passer lui-même sur le pont ennemi, tombe atteint par un projectile qui lui emporte le

bras gauche, et lui fait en même temps dans le côté une grave et profonde blessure. Ce malheur oblige le second capitaine, François Bézard, qui commandait les hommes de l'abordage, à repasser sur le *Saint-Esprit*, où sa présence était devenue nécessaire. A la faveur de ce mouvement, les Hollandais, à demi-vaincus, purent continuer leur route.

Pendant ce temps, Porée, gisant sur un cadre, subissait l'amputation du bras. Quand le chirurgien en vint à la seconde opération, effrayé des difficultés qu'elle présentait, il se crut obligé d'avouer qu'il ne l'avait jamais pratiquée. « Vos livres de chirurgie en parlent-ils? » lui demanda Porée. Sur la réponse affirmative du chirurgien, il lui ordonna d'aller le chercher; puis se faisant présenter l'endroit où l'opération était décrite, il indiqua lui-même à l'opérateur ce qu'il fallait faire au fur et à mesure que celui-ci le taillait; l'opération réussit parfaitement.

Le *Saint-Esprit*, conduit à Saint-Nazaire par Bézard, auquel la commission de Porée avait été passée, continua sa course avec beaucoup de succès, et rentra à Saint-Malo le 1er décembre 1702.

Le 24 novembre 1704, Porée, rétabli de ses blessures, épousa Jeanne-Thérèse Noüail; mais il ne reprit la mer qu'en 1708. Le 28 janvier, il mit sous voiles avec le vaisseau neuf, la *Notre-Dame-de-l'Assomption*, de 44 canons et 202 hommes d'équipage.

Il relâcha aux Canaries, puis à Sainte-Catherine sur la côte du Brésil, où il fut attaqué par les Portugais. Après diverses relâches à Buenos-Ayres, à Montevideo, à la côte du Chili et au Pérou, où il fit un commerce d'échange, il quitta les côtes espagnoles en janvier 1710 pour repasser le cap Horn. Le 19 mai, après avoir capturé plusieurs bâtiments anglais, il s'empara du trois-mâts le *Poisson*, capitaine Lex, allant de Lisbonne à la Virginie. Porée conduisit la *Notre-*

Dame-de-l'Assomption à Plaisance, côte de Terre-Neuve, relâche ordinaire des vaisseaux malouins revenant des mers du Sud en France. Puis, ayant rafraîchi son équipage et fait ses vivres, il mit sous voiles pour Saint-Malo, où il était de retour le 28 août 1710, apportant un chargement évalué 8 millions de livres, dont 1,150,000 piastres, 30 serrons de cacao, 138 barres d'étain et 2 barils de pelleteries. D'après la valeur de cette cargaison, dont le détail est consigné sur les registres de l'amirauté, on conçoit comment les Malouins, qui avaient plusieurs vaisseaux dans la mer du Sud, purent, le 27 mars 1709, prêter 30 millions au gouvernement de Louis XIV. Ces bâtiments malouins, au nombre de huit, avaient été escortés du Pérou au Port-Louis par M. Chabert, capitaine du vaisseau du roi l'*Aimable*.

Porée, déjà riche par ses victoires sur les ennemis, le devint bien davantage par ce dernier voyage. Il ne reprit plus la mer, et acheta une charge de conseiller-secrétaire du roi qui conférait la noblesse. Ce brave Malouin, qui avait jeté tant d'éclat sur la marine de Saint-Malo, mourut à l'âge de 65 ans, le 15 mai 1730, honoré et considéré de ses concitoyens. Il fut inhumé dans la cathédrale.

Quoi qu'il en soit des brillants exploits d'Alain Porée, du portrait du roi, de l'épée d'honneur et de la charge de conseiller-secrétaire du roi en la chancellerie de Bretagne, son fils, Jean-Baptiste-Louis Porée-Dubreil, fut contraint de compter la somme de 6,000 livres, pour droit de confirmation de noblesse à l'aide de l'édit du mois d'avril 1771.

Antoine-Marie d'Hozier de Perigny, chevalier, juge d'arme, etc., dit : « En qualité d'écuyer, ledit sieur Porée-Dubreil est en droit de porter les armoiries timbrées et qu'il nous requiert de lui confirmer un écu d'azur, un lion d'argent

passant, couronné et langué de même, surmonté d'un bras vêtu et tenant avec la main une croix portée par le haut, le bras sortant d'un nuage, le coul d'argent; cet écu timbré du casque de profil orné de lambrequin d'argent » (1).

DUGUAY-TROUIN.

Duguay-Troüin (René) (1) naquit à Saint-Malo, le 10 juin 1673, dans une maison du quartier de la Croix-du-Fiel (2). Son père, Luc Troüin, sieur de La Barbinais, capitaine et armateur de bâtiments du commerce, était lui-même de cette ville (3), où il avait épousé, le 8 juin, à l'âge de 24 ans, *damoiselle* Marguerite Boscher. Mme Troüin mit au monde cinq garçons et deux filles; l'aîné de la famille

(1) Archives municipales (registre des annoblis).

(1) Nous avons puisé le récit de cette notice aux sources suivantes : 1° archives municipales de Saint-Malo; — 2° archives de la marine de Saint-Malo; — 3° archives de la marine de Paris; — 4° Mémoires de Duguay-Troüin, manuscrit autographe, corrigé par lui-même; — 5° testament capitulaire de Porée-Duparc, commencé en 1709 et fini en 1712; — 6° archives de l'Intendance maritime de Brest; — 7° abbé Manet; — 8° mémoires divers; — 9° autographes de Duguay-Troüin.

(2) Par les registres des capitations, nous voyons que la famille Troüin habitait le *quartier de la Croix-du-Fiel;* mais, néanmoins, nous ne pensons pas pour cela que la maison qu'on montre dans ce quartier aux étrangers comme celle où Duguay-Troüin reçut le jour, soit réellement la maison de la famille Troüin; nous avons même des raisons pour croire le contraire. Dans notre histoire complète de Duguay-Troüin, nous développons ces raisons basées sur l'étude que nous avons faite de tout ce qui se rattache à la vie de ce grand homme.

(3) Nos recherches généalogiques sur l'ascendance paternelle remontent jusqu'en 1500. Le premier de cette famille est Gilles Troüin, qui épousa Jehanne Dupont. De lui à René Troüin, sieur Duguay, il y eut cinq générations. Le dernier du nom fut Luc Troüin, qui mourut en 1737, un an après son frère René.

fut Luc Troüin, fameux armateur, qui contribua par ses entreprises maritimes à la gloire de son frère René.

Charlotte Troüin, née en 1668, était de cinq ans plus âgée que René; cette différence d'âge et les soins qu'elle lui donna dans sa première enfance, lui conservèrent fort longtemps un grand empire sur les actions de ce frère qu'elle affectionnait d'une manière toute particulière. C'est elle qui secondait sa mère dans la direction de la maison commerciale, après la mort de son père. Quoique le 10 mars 1697 elle eût épousé M. Pierre Jazier, sieur de La Garde, conseiller du roi, elle resta intéressée, comme précédemment, dans les affaires de la maison *La Barbinais-Troüin*.

Rodolphe, le second de ses fils, mourut fort jeune, ainsi que Jeanne; quant à Etienne et Nicolas, les derniers des enfants Troüin, nous aurons occasion de parler de leur bravoure et de leur mort prématurée, lorsqu'ils annonçaient de si grandes espérances.

Comme le parrain de l'enfant, M. René Troüin, son oncle, conseiller du roi et son consul à Malaga, n'était pas encore arrivé d'Espagne, d'où on l'attendait de jour en jour, on se décida à faire ondoyer le nouveau-né. Voici ce que relate le registre des naissances : « Ce jour 10ᵉ de juin 1673, il a » été baptisé par moi soussigné, chanoine et vicaire perpé- » tuel de Saint-Malo, un fils de Luc Troüin, sieur de La » Barbinays et de Marguerite Boscher, sa femme, et ce, par » permission des supérieurs, en présence de Jeanne Troüin, » demoiselle Du Pré, qui a signé. »

L. Des Nos baptisavj ch. et vic. pp. de S.-Malo.

Luc Troüin — Jeanne Troüin.

L'enfant fut mis en nourrice au village *Du Gué*, proche la Barbinais, où la famille Troüin possédait une habitation. Le nom Du Gué, que portait le village, devint plus tard le

nom distinctif (1) qu'on donna ou que prit l'enfant qui y avait été allaité.

M. Troüin arriva dans les premiers jours d'août à Saint-Malo ; le 8, il assista comme témoin au mariage de sa sœur Jeanne, avec M. Nicolas Daniel, et le 13 à la seconde présentation aux fonts baptismaux du fils de son frère. Voici l'extrait de l'acte qui fut dressé :

« René Troüin, fils de Luc Troüin, sieur de la Barbinais, « et de Marguerite Boscher, sa femme, fut baptisé le 10e « jour dernier, comme il se voit par ce papier, folio verso « 19, et a, ce jour, 13 août 1673, reçu les saintes onc« tions du baptême, par messire Alain Escot, prêtre sub« curé, et fut parrain le sieur René Troüin, conseiller du roi et son consul en Espagne, et marraine Jeanne Boscher, demoiselle de la Maisonneuve, qui ont signé.

Jeanne Boscher, René Troüin, Marguerite Boscher, Luc Troüin.

A. Escot, subcuré. »

Lorsque le marmot put se passer de sa nourrice, il rentra dans sa famille, sous l'œil vigilant de sa mère. Dès sa plus tendre enfance, René manifesta dans toutes ses actions de la hardiesse et de l'emportement. Aussi avait-il de fréquents [illegible] ses camarades [illegible] ses premiers [illegible]

(1) [illegible]

se firent dans les embarcations du port (1) et quelquefois sur les eaux agitées de la rade. De là, son âme s'élançait involontairement à travers l'Océan, et l'émotion qu'il éprouvait à la vue de ses flots était celle du génie qui se révélait en lui.

Toutefois, il allait régulièrement aux écoles de la ville, tenues dans un local que la communauté avait fait construire de ses deniers, rue du Cheval-Blanc, et c'est pour cela qu'on voyait les armes de Saint-Malo apposées sur la porte d'entrée. Le percepteur ou l'écolâtre en chef était M. François Chanteau. M. et Mme Troüin lui avaient recommandé l'éducation de leur fils, à laquelle ils attachaient un grand prix, vu les projets qu'ils avaient formés de le faire entrer dans les ordres. Depuis la naissance de René, la famille s'était accrue considérablement ; trois enfants, Jeanne, Etienne et Nicolas, portaient à sept le nombre de ses héritiers. D'après cette augmentation, de La Barbinais, d'accord avec son frère, destina son troisième fils, filleul de celui-ci, à l'état ecclésiastique.

M. René Troüin jouissait d'un grand crédit auprès de l'évêque de Malaga, et il avait la certitude d'obtenir, par la protection de S. Em., quelque bon bénéfice au jeune prêtre ; mais la Providence, comme on le verra bientôt, en avait ordonné autrement.

Les traités de Nimègue ayant désarmé les nations et donné la paix au monde, M. Luc Troüin de La Barbinais, dans la force de l'âge, après avoir commandé, pendant la dernière période de la guerre, la frégate nommée la *Vierge-sans-Macule*, la commanda encore pour faire le commerce dans

(1) Quoique les enfants soient de nos jours plus séquestrés qu'autrefois, par suite du temps qu'on consacre à leur instruction, ce genre d'exercice n'a pas cessé d'être en vogue parmi les jeunes Malouins.

les premières années qui suivirent la paix. En 1682, il paraît qu'il cessa de conduire lui-même ses navires; au premier, il en joignit un autre, les *Trois-Maries*. Ses relations commerciales étaient principalement établies avec les ports d'Espagne.

Lorsque René fut en état de quitter la maison paternelle, on l'envoya à Rennes, pour qu'il fit ses études au collége de cette ville; quoique contrarié par ses goûts, le fils céda à la volonté de fer du capitaine, et son caractère se plia forcément aux austères exigences du séminaire : il y fut tonsuré et porta la soutane.

Un bien grand malheur vint atteindre la famille Troüin et faire évanouir ses projets sur René. Le 9 mars 1688, le jour même qu'une ordonnance royale enlevait au port de Saint-Malo ses anciennes franchises, Luc Troüin, sieur de La Barbinais, succombait à une maladie aiguë dans sa 48e année, laissant après lui sa veuve, quatre garçons et une fille (1). M. René Troüin, son frère, était mort depuis un an, et avait été remplacé dans sa charge, à Malaga, par Luc Troüin, l'aîné de ses neveux.

Peu de temps après la mort de son mari, Mme veuve Troüin envoya son fils René à Caen, pour y faire sa philosophie et ses exercices; mais là, l'adolescent négligea l'étude des sciences et *s'abandonna à ses deux passions dominantes, Mars et Vénus* (2). L'aveu sincère qu'il fait de ses égarements et des extrémités où le jetèrent les mauvaises compagnies qu'il hanta, avait pour but de servir de leçon aux jeunes gens; aussi les engage-t-il fortement, d'après les périls auxquels il échappa comme par miracle, à éviter de pareils écueils et à

(1) Nous sommes entré dans ces détails pour relever les erreurs commises dans une œuvre littéraire, au sujet de M. Luc Troüin, que l'on fait commander un corsaire en 1693.

(2) Manuscrit.

être plus sages et plus prudents qu'il ne l'avait été lui-même. La Providence permit sans doute les excès dans lesquels il tomba, pour que le clergé, perdant en lui un membre dont la vocation eût été forcée, donnât à la marine un grand capitaine, et à la France, écrasée par deux guerres consécutives, un illustre défenseur.

L'Espagne ayant déclaré la guerre à la France, le 15 avril 1689, Luc Troüin revint de Malaga à Saint-Malo et passa par Caen, où il vit son frère. A son arrivée, de La Barbinais rendit compte à sa mère de la conduite de René, qu'elle s'empressa de rappeler à Saint-Malo.

Toutes les puissances de l'Europe, liguées contre la France, semblaient avoir conspiré sa ruine. A l'appel de la patrie menacée par l'étranger, le vieil esprit de patriotisme des Malouins se réveilla, et quarante-huit corsaires prirent la mer, sans compter trente bâtiments armés en guerre et marchandises, expédiés pour nos colonies (1).

René Troüin, ayant obtenu la permission de sa mère, s'embarqua volontaire à bord de la frégate la *Trinité*, dans l'armement de laquelle la maison *La Barbinais-Troüin* avait un fort intérêt. Cette frégate, de 180 tonneaux, armée de 18 canons et montée par 128 hommes d'équipage, se trouvait sous le commandement du capitaine Etienne Piednoir; elle appareilla le 13 novembre 1689. La campagne fut si rude, que le volontaire se trouva constamment incommodé du mal de mer. L'année suivante, après avoir fait plusieurs sorties heureuses, la *Trinité* désarma et reprit la mer sous le capitaine François Fossart, sieur Desmaretz. Le 7 novembre 1690, la *Trinité*, escortant la riche prise anglaise les *Trois-Amis*, de Londres, qu'on avait confiée au lieutenant Charles Lesné, fut assaillie de nuit sur les côtes de

(1) Archives de la marine, Saint-Malo.

Bretagne par un coup de vent du nord; la prise, par un heureux hasard, échoua sur des vases, tandis que le corsaire, mouillé près des écueils dont la côte est hérissée, courut le plus grand danger. Mais, au moment d'une mort qui paraissait inévitable, le vent sauta du nord au sud, et la frégate, *évitant* sur ses amarres, fut poussée au large. Ce changement inespéré apaisa la tempête et permit de relever la prise, qui entra à Saint-Malo, le 9 novembre, sous le convoi de la *Trinité*.

Le corsaire ayant été caréné de frais, mit en mer et captura quatre navires anglais. Le 16 décembre, il rencontra le corsaire la *Concorde*, de Flessingue, armé de 18 canons, auquel il livra combat. Après deux heures d'une vive canonnade, la *Trinité* aborda de long en long le Flessinguois et l'enleva l'épée à la main, après trois assauts consécutifs (1). Au début de l'abordage, le volontaire René Troüin se présenta un des premiers pour s'élancer à bord de l'ennemi, lorsqu'il vit le maître d'équipage, Jean Desmoulins, tomber entre les deux navires, qui broyèrent son corps en se rapprochant. Ces spectacles d'horreur, loin de le détourner de l'état qu'il avait embrassé, ne firent que redoubler son courage.

René Troüin s'embarqua, dans son grade de volontaire, à bord de la frégate le *Grenédan*, capitaine Legoux, sieur de La Fontaine, dont le principal armateur était M. Danycan, sieur de l'Epine. Cette frégate, de 300 tonneaux, portait 28 canons et 200 hommes d'équipage. Partie de Saint-Malo le 18 juin 1691, elle fit voile pour les côtes d'Angleterre. Le 21 août, le corsaire se trouvait par le travers de la baie de Bantry, lorsque les vigies signalèrent une flotte de quatorze vaisseaux anglais, portant en batterie depuis 14 jus-

(1) Archives de la marine, Saint-Malo. — Suivant le rapport du capitaine, l'action dura trois heures.

qu'à 28 canons. Sur les observations du jeune volontaire, le capitaine Bégoux attaqua hardiment la flotte et s'empara du vaisseau commandant le *François-Samuel*, percé à 40 canons, mais n'en ayant que 28 de montés. Le vice-amiral, l'*Europe*, et le contre-amiral, les *Sept-Étoiles*, d'Écosse, portant l'un et l'autre 24 canons, furent enlevés à l'abordage. La victoire eût été plus complète encore si la nuit n'était venue favoriser la fuite des autres vaisseaux ennemis. René Troüin se conduisit avec tant de bravoure dans cette action, que, sur le témoignage du capitaine et de l'équipage, sa famille lui confia, malgré sa grande jeunesse, — il n'avait que 18 ans et demi, — la petite frégate le *Danycan*, de 14 canons et de 98 hommes d'équipage, tant Français qu'étrangers ou fils de famille et gens non propres au service (1).

Jeté par la tempête dans la rivière de Limerick, en Irlande, il descendit à terre, s'empara d'un château appartenant au comte de Clare, et brûla deux navires qui étaient échoués sur les vases, malgré les efforts d'un détachement de la garnison de Limerick, qui voulut s'y opposer. Voyant la mauvaise marche de son corsaire, le capitaine René Troüin rentra à Saint-Malo et désarma.

Dans le même temps, un autre corsaire, du nom de *Danycan*, portant 18 canons et 140 hommes d'équipage, était attaché du port de Saint-Malo. Son capitaine était Thomas Vaughan, sous commission du roi d'Angleterre Jacques II, et armé par Jean Le Provost, sieur de La Roche, agissant pour M. de Régère, Irlandais. Ce corsaire, après une croisière heureuse, rentra à Saint-Malo et y désarma. Ayant changé d'armateurs (2), il reçut de ces derniers le nom de

(1) Conformément à l'ordonnance du roi, de Fontainebleau, du 2 octobre 1691.

(2) Danycan, sieur de l'Epine, et consorts. (*Arch. de la marine.*)

Couesquen (1), en échange de celui qu'il portait précédemment, et son capitaine céda sa place à René Troüin, sieur Du Gué (2).

Le 4 juin 1692, le jeune capitaine mit à la voile, muni d'une commission du roi d'Angleterre; il était en compagnie de la frégate le *Saint-Aaron*, capitaine Jacques Welche, aussi commissionné par le roi Jacques II. Le 22 juin, dans le N.-N.-O. du cap Cornouailles, ils rencontrèrent une flotte de trente voiles, escortée par deux frégates de 16 canons chacune. Le *Couesquen* attaqua seul les bâtiments de guerre et s'en rendit maître; le *Saint-Aaron* donna dans le convoi et prit cinq navires marchands (3). Comme ils escortaient leurs prises à la côte de Bretagne, ils rencontrèrent une division de vaisseaux de guerre qui leur en reprit une, quoiqu'ils eussent reçu bien des coups de canon pour la sauver. Tandis que le *Saint-Aaron* et les quatre prises donnaient dans les passes du port de Saint-Malo, le *Couesquen* se réfugia à Erqui. René Troüin en sortit le 12 juillet, fit trois prises,

(1) Nous conservons cette orthographe; le nom est Coëtquen.

(2) C'est la première fois que figure le nom seigneurial de *Du Gué*.

(3) Conforme au rapport du 12 août, signé *René Troüin*.

« Dans l'intervalle de ces campagnes, je me dédommageais des fatigues de la mer par tous les plaisirs que l'on peut goûter à terre; le jeu, les exercices, le beau sexe m'occupaient tour à tour. Je jouais même assez heureusement et je me trouvais par là dans la situation de donner une ample carrière à mes passions pour les femmes, qui n'avaient point de bornes; il semble qu'un cœur épuisé par sa propre inconstance et accoutumé à courir après tant d'objets soit incapable de s'arrêter à un seul et de réunir à l'égard d'une personne les desseins qu'il formait pour toutes les autres. Cependant je devins amoureux de Mademoiselle de La Moinerie Miniac, jeune demoiselle belle, bien faite et fort spirituelle; je l'engageai à un rendez-vous, mais ses parents en ayant été informés la firent mettre dans un couvent, sans quoi cet engagement aurait pu devenir très-sérieux. Cette passion, quoique vive, ne fut pas capable d'interrompre mon libertinage que je repris en peu de temps; tant il est vrai que l'habitude du vice devient pour ainsi dire incurable. »

(*Mémoire du temps, copié sur celui de Duguay-Troüin.*)

et rentra, le 14 août, à son port d'armement, où il désarma.

De La Barbinais, qui portait à René l'amitié fraternelle la plus dévouée, obtint pour lui du ministre un des bâtiments que le roi confiait aux armateurs les mieux famés; ceux-ci faisaient à leurs frais les deux tiers de l'armement, et l'Etat l'autre tiers. Duguay-Troüin (1) partit de Brest dans le mois de décembre 1692, avec la flûte le *Profond*, portant 32 canons; la campagne fut malheureuse : cette flûte ne marchait pas. Pour comble de malheur, elle eut un engagement de nuit avec un vaisseau de guerre suédois, qui la prit pour un corsaire algérien. A la suite de cette sanglante méprise, la fièvre chaude sévit à bord et fit périr quatre-vingts hommes. Duguay-Troüin relâcha à Lisbonne dans les premiers jours de mars (2) pour faire caréner le *Profond* et rétablir ses malades. Il rentra à Brest fin d'avril, avec une prise qu'il fit sur les côtes d'Espagne, et désarma.

Le 6 juin suivant, M. de Pontchartrain écrivit à l'intendant de la marine au port de Brest : « Sa Majesté ayant » accordé l'*Hercule*, il faut que vous le remettiez au sieur » Troüin, qu'il a choisi pour le commander; je vous prie » de lui faciliter les moyens de le faire sortir au plus tôt. »

Duguay-Troüin vida la rade de Brest dans les premiers jours de juillet 1693, avec l'*Hercule*, jolie frégate de 28 canons et d'une marche supérieure. Il établit sa croisière à l'entrée de la Manche et s'empara de cinq navires ennemis. Après plus de deux mois passés à battre la mer, et n'ayant plus que pour quinze jours de vivres, il ne parlait pas de relâcher; cependant l'*Hercule* se trouvait encombré de prisonniers et de malades. Mais Duguay-Troüin croyait aux

(1) Archives de l'intendance; correspondance de M. Desclouzeaux, où se trouve la nouvelle orthographe du nom.

(2) Arch. de l'intendance.

pressentiments et à la prédestination ; il était *saisi d'un espoir secret de quelque heureuse aventure*. Moitié par persuasion, moitié par autorité, il obtint de ses officiers et de son équipage de lui donner encore une semaine. Elle fut bien employée. En effet, le matin du dernier jour, il rencontra deux vaisseaux anglais percés à 48 canons, qui en portaient 28. Afin d'encourager ses gens dans la lutte disproportionnée qui allait avoir lieu, il promit le pillage : aussitôt le combat s'engagea et les vaisseaux furent enlevés à la suite d'une vive et longue résistance.

Duguay-Troüin conduisit ses riches prises dans la rivière de Nantes et y caréna sa frégate. Il retourna au même point de croisière, où il prit, les 27 et 29 novembre, deux autres vaisseaux marchands, avec lesquels il rentra désarmer à Brest.

Passé au commandement de la frégate la *Diligente*, armée de 36 canons et de 250 hommes d'équipage, il appareilla de Brest le 16 janvier 1694 et se rendit au cap Saint-Vincent, où il se mit en station ; là, il prit trois navires ennemis, et, le 3 mars, il entra dans le Tage, afin d'y faire réparer sa frégate.

Le 5 avril, la *Diligente* descendit le Tage en compagnie de l'*Hercule*, capitaine de La Bouëxière ; les deux frégates avaient été armées par les mêmes sociétaires. Sous leur rapide sillage, les côtes lusitaniennes disparurent derrière un rideau de vapeurs. Le 21 du même mois, à 25 lieues dans le O.-N.-O. d'Ouessant, elles rencontrèrent quatre bâtiments ennemis richement chargés. Ces quatre navires, qui arborèrent les couleurs bataves, portaient chacun depuis 20 jusqu'à 30 pièces de canon d'un fort calibre. Après s'être concerté avec de La Bouëxière, Duguay-Troüin attaqua le vaisseau de queue, et quelques bordées ayant été échangées avec lui, il l'abandonna à l'*Hercule*, pour s'attacher à la

Panthère, vaisseau portant les insignes de commodore. La lutte fut opiniâtre, parce que les deux bâtiments de l'avant assistaient leur commodore. Enfin, l'avantage se déclara pour la *Diligente*, et le brave François Moriau, abandonné à lui-même par ses deux compagnons en fuite, fut contraint de baisser son pavillon et ses insignes. Pendant que Duguay-Trouin foudroyait les trois vaisseaux ennemis, La Bouëxière combattait mollement celui qu'on lui avait abandonné. Mais, à l'approche de la nuit, lorsque la *Panthère* cessa de tirer, ce capitaine s'effraya de la résistance qu'on lui opposait; sur l'ordre qu'il donne, l'*Hercule* éteint son feu, force de voiles, rejoint la *Diligente* victorieuse, et laisse lâchement échapper le vaisseau ennemi, qui profite de l'obscurité pour s'éloigner du champ de bataille. La *Panthère*, cette riche et glorieuse capture, fut confiée à Jacques Boscher, second capitaine de l'*Hercule*, qui la conduisit sous l'escorte des deux frégates à Saint-Malo, où elle entra le 26 avril.

Duguay-Troüin, mécontent de la conduite du capitaine de La Bouëxière, prit la résolution de s'en séparer; en conséquence, il resta à l'ouvert des passes et alla jeter l'ancre sous le fort *La Latte*. Le 29, pendant qu'il réparait sa frégate, ses vigies signalèrent deux vaisseaux de guerre ennemis qui se dirigeaient sur son ancrage. Duguay-Troüin, craignant *d'y être assiégé*, met sous voiles, gagne le large et se dirige vers les côtes d'Angleterre.

Le lendemain, la *Diligente* rencontra un convoi de bâtiments charbonniers qu'escortait le vaisseau de guerre le *Prince-d'Orange*. Duguay-Troüin nargua l'ennemi par différentes manœuvres; celui-ci, irrité, tira sur la *Diligente*, et cette frégate, qui battait les couleurs britanniques, riposta par un pareil nombre de coups de canon. Le 12 au matin, Duguay-Troüin se trouva entre la terre et six vaisseaux de guerre, sous le pavillon du contre-amiral de l'escadre bleue,

David Mitchel. Le combat, commencé à six heures du matin avec le vaisseau l'*Adventure*, fut continué avec les autres jusqu'à six heures du soir (1). Duguay-Troüin avait fait des prodiges de valeur, mais il était blessé, la *Diligente* délabrée, et la plupart de ses hommes hors de combat; la résistance n'était plus possible : l'héroïque frégate baissa son glorieux pavillon et fut amarinée par le vaisseau le *Monk*, l'un des six qui l'avaient combattue.

Le capitaine anglais, touché de la bravoure de Duguay-Troüin, le fit traiter avec autant de soins que s'il eût été son fils, et le conduisit à Plymouth, où il eut d'abord la ville pour prison. Mais bientôt après, il fut arrêté par les ordres de l'amirauté pour avoir tiré, sous pavillon anglais, sur le vaisseau le *Prince-d'Orange*, délit contre les lois de la guerre. Sa prison ne fut pas de longue durée; une jeune Anglaise à qui il avait su plaire l'aida à briser ses fers. Le 18 juin, à dix heures du soir, il s'embarqua dans une chaloupe qu'il avait fait acheter. Duguay-Troüin était accompagné du lieutenant Nicolas Thomas, sieur Dupré, du chirurgien Antoine Lhermitte, de Pierre Legendre et de son maître d'équipage. Après avoir échappé à bien des dangers, l'embarcation aborda à la côte de Bretagne, près Tréguier, d'où les fugitifs se rendirent à Saint-Malo. Le 30 juin, ils firent leur déposition en présence de M. le lieutenant-général de l'amirauté, assisté de M. le procureur du roi, et signèrent : *Duguay-Troüin*, *Antoine Lhermitte*, *Nicolas Thomas*, *etc*.

Peu de mois après son retour, il monte le vaisseau du roi le *François*, et choisit pour second capitaine son cousin, Jacques Boscher. Le jeune capitaine, qui avait une revanche à prendre, appareille de Rochefort dans les premiers jours

(1) Arch. de la marine. Rapport de Duguay-Troüin par devant Jean Richome, lieutenant-général de l'amirauté de Bretagne, aux évêchés de Saint-Malo et de Dol.

de novembre et se rend sur les côtes d'Angleterre et d'Irlande. Pendant les deux premiers mois, il captura cinq navires chargés de sucre et de tabac. Le 3 janvier 1695, à neuf heures du matin, étant à 56 lieues à l'O. 1/4 N.-O. d'Ouessant, il s'empara d'une flûte anglaise qui s'était séparée le jour précédent de cinq autres bâtiments venant de la Nouvelle-Angleterre, escortés par le vaisseau le *Nonsuch* (1), de 50 canons, capitaine Thomas Tellern, le vainqueur de Jean-Bart et de Forbin. Il apprend encore que le *Boston*, vaisseau neuf, percé à 72, et portant 38 pièces en batterie, était au nombre des bâtiments convoyés. Son parti est pris : il ordonne à la flûte de le suivre et court à toutes voiles à l'aire de vent arrêté dans sa pensée. A une heure, il eut connaissance de la flotte, et à trois heures il engageait le combat. Toutefois, ce ne fut que le lendemain qu'il put se rendre maître des deux vaisseaux ennemis. Parvenu, malgré le mauvais état des embarcations, à amariner ses prises, Duguay-Troüin faisait route avec elles, lorsqu'une affreuse tempête vint disperser le vainqueur et les vaincus. Le *François*, démâté de ses mâts de hune et d'artimon, entra à Brest, où le suivit la flûte. Le brave Boscher, malgré l'état déplorable du *Nonsuch*, eut l'habileté de sauver ce vaisseau et parvint au Port-Louis le 24 janvier, après avoir battu la mer pendant vingt jours (2). Quant au *Boston*, il fut repris en vue d'Ouessant par quatre corsaires de Flessingue, qui le ramenèrent en Angleterre.

Duguay-Troüin n'avait encore que 21 ans et demi, et déjà il commençait à fixer l'attention de la cour. Après cette dernière action, M. de Pontchartrain ayant mis sous les yeux de Louis XIV la relation de la campagne du jeune capitaine, que lui avait adressée M. Desclouzeaux, le monarque char-

(1) Arch. de la marine.
(2) Idem.

gea son ministre de lui faire donner de sa part une épée d'honneur comme récompense de sa belle conduite.

Le 16 mai, le *François* reprenait la mer pour aller rejoindre au Port-Louis le *Fortuné*, de 56 canons, capitaine Beaubriant-Lévêque; ces deux vaisseaux se réunirent dans les premiers jours de juillet à la division de M. le marquis de Nesmond, ancrée à l'île d'Aix, d'où elle appareilla le 20 du même mois. Cette campagne fut courte, mais heureuse. Les ennemis perdirent un vaisseau de guerre, deux vaisseaux de la Compagnie des Indes et un grand navire marchand chargé de tabac. M. de Nesmond étant rentré à Brest le 1er septembre, le *Fortuné* et le *François* furent dirigés sur le Port-Louis (1).

Le 7 septembre, le ministre donna l'ordre au marquis de Nesmond de reprendre la mer avec trois vaisseaux et quatre frégates qui se trouvaient à Camaret; il prescrivit aux vaisseaux le *François* et le *Fortuné* de se rendre sur les côtes du Spitzberg, pour détruire les baleiniers hollandais (2). En

(1) Arch. de l'intendance de la marine, Brest.

(2) « La saison étant trop avancée pour aller jusque sur les côtes du Spitzberg, nous restâmes à croiser sur les Orcades; enfin, rebutés de n'y rencontrer aucun vaisseau ennemi, nous fîmes route pour aller consommer le reste de nos vivres sur les côtes d'Irlande.

« Le malheur que nous avions eu de ne rien trouver pendant trois mois de croisière, avait consterné les officiers et les équipages de nos deux vaisseaux; j'étais le seul qui les encourageais par un pressentiment secret qui ne me quitta jamais et qui me donnait un air content au milieu d'une tristesse générale. La joie et la confiance que je tâchais de leur inspirer et l'espérance que je leur donnais hardiment de quelque heureuse aventure furent bien justifiées par la rencontre que nous fîmes sur les Blasques de trois vaisseaux anglais venant des Indes-Orientales, très-considérables par leurs forces et plus encore par leurs richesses. Le vaisseau-commandant la *Défense*, percé à 72, portait 58 canons; la *Résolution*, de 68, montait 56 canons; le *Prince-Noir*, de 40, tous montés. Le vaisseau le *Fortuné* donna en passant la bordée au commandant anglais, et, poussant sa pointe, alla combattre le second; je le suivais beaupré sur poupe, et aussitôt qu'il eut dépassé la *Défense*, je combattis vivement ce vaisseau et

retour de cette rude croisière, ils rencontrèrent près des Blaskets (1) trois vaisseaux ennemis venant des Indes-Orientales. Duguay-Troüin donna le signal du combat, et, après une action meurtrière, dans laquelle il fut dignement secondé par son compatriote de Beaubriant, les vaisseaux anglais furent enlevés et conduits à Lorient, où leur richesse donna plus de vingt capitaux pour un aux intéressés dans les armements des vaisseaux le *François* et le *Fortuné*.

Présenté à son souverain, Duguay-Troüin en reçut l'accueil le plus gracieux. Après quelques mois passés à Paris, il se rembarqua à bord du *Sans-Pareil* (2), de 50 canons; afin de le rendre plus léger, il n'en fit monter que 42. Le 7 juillet (3), il fit voile vers les côtes d'Espagne, et se rendit maître, par stratagème, de deux vaisseaux hollandais ancrés sous la forteresse de Vigo. Il revenait avec ses prises, lorsque, le 28 juillet, le *Sans-Pareil* se trouva, à la pointe du jour, à trois lieues sous le vent d'une escadre ennemie. Il arbora le pavillon anglais, se fit saluer par ses deux prises, et gouverna pour rallier l'escadre qui, le prenant pour un des siens, cessa la chasse. Mais, à la vue d'une grosse frégate qui s'acharne après les deux hollandais, Duguay-Troüin laisse porter et la rejoint assez à temps

m'en rendis maître. Je courus ensuite après le troisième vaisseau qui voulait s'enfuir alors, et qui se défendit avec beaucoup de bravoure et d'opiniâtreté; il est vrai que je craignais de le démâter et même de l'aborder, à cause du pillage que je prévoyais indubitable. A la fin, ayant cédé, nous amarinâmes ces trois vaisseaux de manière à ce qu'ils pussent se défendre en cas de besoin et nous les escortâmes dans le port Louis : la richesse de ces vaisseaux donna vingt pour un de profit, malgré tous les pillages. »

(1) Duguay-Troüin écrit *Blasques*, îlots dans le N.-O. du cap Clear; c'est un point d'atterrage pour les navires qui viennent de l'Ouest. (Voyez la carte d'Irlande du Dépôt général de la Marine.)

(2) Le *Nonsuch*, francisé.

(3) Arch. du ministère de la marine.

pour les sauver. Un combat s'engage et la frégate, écrasée, fait des signaux de détresse. Pendant que les vaisseaux les plus en avant lui portent des secours, le *Sans-Pareil* et ses prises se mettent à l'abri de leur poursuite, et le lendemain 29, ce vaisseau, les deux hollandais et deux caboteurs des Sables-d'Olonne jetaient l'ancre sur la rade du Port-Louis.

Duguay-Troüin se plaignit au ministre des menaces injurieuses qui lui avaient été faites par M. de Feuquières, capitaine du vaisseau l'*Entreprenant*. Sa lettre du 30 juillet est pleine de dignité; nous regrettons de ne pouvoir la reproduire ici.

Fort peu de temps après sa rentrée, Duguay-Troüin remit en mer, afin de finir ses vivres de campagne; il s'empara d'un vaisseau hollandais et rentra avec lui au port de Brest.

Pendant que le *Sans-Pareil* se mettait en état d'entreprendre une nouvelle campagne, Duguay-Troüin faisait armer la frégate la *Léonora*, de 16 canons, pour en donner le commandement à son frère Etienne, âgé seulement de 19 ans et demi, mais chez lequel il avait remarqué une grande valeur et une intelligence au-dessus de son âge. Les deux capitaines Troüin vidèrent la rade de Brest dans les derniers jours d'août et se rendirent sur les côtes d'Espagne. Ils firent une descente près de Vigo, où ils eurent à combattre des détachements ennemis. Pendant que Duguay-Troüin faisait mettre bas les armes à quatre-vingts Espagnols, son jeune frère, ardent et impétueux, poursuivait un parti d'ennemis et recevait une grave blessure dont il mourut deux jours après. Duguay-Troüin se rendit avec ses deux bâtiments à Viana, ville portugaise, où il fit inhumer son frère avec tous les honneurs dus à sa valeur et à son mérite. Après s'être acquitté de ce triste devoir, Duguay-Troüin se dirigea à l'entrée de la Manche, où il s'empara

d'un vaisseau hollandais d'une grande valeur, venant de Curaçao. Ayant pris ce vaisseau sous son escorte, il le conduisit à Brest, où il entra lui-même avec le *Sans-Pareil* et la *Léonora*.

Le 26 septembre, M. de Pontchartrain écrivait à M. Desclouzeaux : « J'ai aussy appris avec satisfaction que le sieur « Duguay-Troüin ayt amené à Brest une prise considérable, » ainsi que l'action de vigueur qu'il a faite sur la coste » d'Espagne. »

M. Desclouzeaux portait beaucoup d'estime et d'intérêt à Duguay-Troüin; il avait su apprécier l'intrépidité et les talents du jeune capitaine. Cet administrateur s'étant entendu avec les armateurs de M. de Nesmond, à l'égard du vaisseau le *Saint-Jacques-des-Victoires*, forma à Brest, dans l'intérêt de son pays, une nouvelle société qui équipa ce vaisseau en continuation d'armement, de même que le *Sans-Pareil* et la *Léonora*. Les employés de l'administration de la marine et les officiers du port prirent des actions dans cette expédition. Les fonctionnaires du Port-Louis, imitant ceux de Brest, coopérèrent à un armement dont M. Desclouzeaux était l'âme. Ce dernier proposa Duguay-Troüin pour commander les trois vaisseaux; ce choix fut approuvé par tous les actionnaires. Le nouveau commandant monta le vaisseau le *Saint-Jacques-des-Victoires*, et confia le *Sans-Pareil* au brave Jacques Boscher, son cousin, au talent duquel on devait la conservation du vaisseau : ceci se passait dans les premiers jours de février 1697.

Cet armement se poursuivait avec une activité extrême; il y avait un zèle inaccoutumé dans les arsenaux pour hâter la mise en mer : on avait, au reste, la plus grande confiance dans les résultats de l'opération.

Duguay-Troüin devait aller à la rencontre d'une flotte anglo-batave, qui se trouvait réunie à Bilbao, sous l'escorte

de trois vaisseaux de guerre hollandais, et chercher à rallier la division de M. Dandenne, partie en avant. La *Perle*, capitaine Pallière, appareilla le 7 mars pour rejoindre cette division dans les eaux du cap Pennas, où elle devait stationner. M. Desclouzeaux écrivait, le 4 mars, à M. Dandenne : « M. de Pallière n'a point d'ordre de vous commander ; il va vous rejoindre pour vous aider dans cette expédition. Vous n'avez non plus, Monsieur, point d'ordre de commander M. Duguay ni ceux de son escadre ; mais l'on est persuadé que lorsque vous serez tous ensemble, vous serez tous satisfaits, et que vous rendrez conjointement un *service très-considérable à l'Etat* en prenant ou coulant à fond tout ce que vous pourrez trouver de cette flotte. »

Il était réservé à Duguay-Troüin, secondé par des capitaines malouins, de rendre ce service très-considérable à sa patrie. Quoique vivement sollicité d'aller assister au mariage de sa sœur bien-aimée, Charlotte Troüin, qui épousait, le 10 mars, écuyer Pierre Jazier, sieur de la Garde, le jeune commandant ne perdit pas de vue sa division, et le 15 mars ses trois bâtiments mettaient sous voiles, en compagnie d'un petit corsaire de Saint-Malo ; mais ce dernier se sépara malheureusement de Duguay-Troüin. Le 23 mars, les vigies du *Saint-Jacques-des-Victoires* eurent connaissance de cet immense convoi, escorté par trois vaisseaux de guerre hollandais, sous les ordres du contre-amiral baron de Wassenaër (1). Un grand vent de l'O.-S.-O., qui rendait la mer extrêmement houleuse, contraignit les Français à suspendre l'attaque pendant deux jours. Le 25 mars, dans son impa-

(1) Vice-amiral en 1709 (Porée-Duparc).

Les trois vaisseaux de guerre étaient en panne au vent de leur flotte ; le *Delft*, vaisseau amiral, commandait au milieu ; l'*Houslaërdik* à son arrière, et le troisième, le *Nassau*, était de l'avant (*Mémoires de Duguay-Troüin*).

tience d'en venir aux mains, Duguay-Troüin était au moment de hasarder un combat inégal, quand il découvrit deux frégates de Saint-Malo; l'une de 26 canons, l'*Aigle-Noir*, capitaine de Bellisle-Pepin; l'autre de 28 canons, la *Faluère*, sous le commandement du brave Des Saudrais-Dufresne; elles avaient chacune deux cents hommes d'équipage (1).

Après avoir fait venir tous les capitaines à bord du *Saint-Jacques-des-Victoires*, et avoir arrêté toutes leurs dispositions de combat, Duguay-Troüin laissa porter sur l'ennemi et ouvrit son feu sur le vaisseau de guerre l'*Houslaërdik*, qu'il devait abandonner au *Sans-Pareil*, pendant qu'il irait aborder le *Delft*, vaisseau amiral. Bellisle-Pepin et Des Saudrais-Dufresne se dirigèrent sur le vaisseau de tête, qu'ils avaient mission de réduire; la *Léonora* donna dans le convoi. Nous regrettons de ne pouvoir entrer dans les détails de cette glorieuse et sanglante action, dans laquelle l'ennemi perdit ses trois vaisseaux de guerre et douze bâtiments marchands. A la tête des braves que les Français eurent à regretter figure le vaillant capitaine Des Saudrais-Dufresne, le doyen des capitaines malouins (2).

Par un heureux concours de circonstances, et après avoir échappé à une horrible tempête, le *Saint-Jacques-des-Victoires* entra, le 26 mars, dans le Port-Louis, où arrivèrent, le même jour, les trois vaisseaux de guerre capturés, les douze bâtiments marchands, la *Léonora*, la *Faluère* et l'*Aigle-*

(1) Arch. de la marine de Saint-Malo. Les armateurs étaient MM. Magon de la Chipaudière et Dudemaine-Dufresne.

(2) « Les actions des corsaires de Saint-Malo, depuis 1672, sont nombreuses et héroïques, mais je puis dire qu'entre tous les capitaines des premières guerres, feus MM. Dessaudrais-Dufresne et de La Bellière-Lefer s'y sont distingués par plus de trente combats à forces inégales, ou du moins égales, et *ont toujours été victorieux*. » (Porée-Duparc, 1709.)

Noir; quant au *Sans-Pareil*, il ne rallia le port que le lendemain, après avoir été vingt fois sur le point de périr.

Sur la nouvelle que reçut M. Desclouzeaux du retour de la division de Brest, il écrivit, le 29 mars, à M. de Maurepas et à M. de Pontchartrain pour leur recommander son vaillant commandant. Il disait au premier : « Ne refusez » pas, Monseigneur, au sieur Duguay-Troüin cette marque » de votre satisfaction, vous n'aurez jamais une aussi favo- » rable occasion. Il a du mérite, de la valeur, de la con- » duite; en un mot, il est digne de vos grâces, et j'ose » prendre la liberté de vous dire, Monseigneur, que vous » vous y êtes engagé et que je lui ai promis de votre part, » lorsque vous m'avez fait l'honneur de me l'écrire. » Il ajoutait au second : « Je prends seulement la liberté de lui » dire que le sieur Duguay-Troüin a déjà fait plusieurs » actions de cette qualité et qu'il mérite sa grâce et sa pro- » tection auprès du roi. »

Le 3 avril, M. de Pontchartrain se contentait d'adresser à M. Desclouzeaux ce très-laconique accusé de réception : « J'ai appris par le Port-Louis la rencontre que le sieur » Duguay-Troüin a faite, et le combat qu'il a rendu. Je ne » donne aucun ordre au sujet de l'équipage du *Saint-Jac-* » *ques-des-Victoires*, que commandait ledit sieur Duguay- » Troüin. » Le 10 du même mois, M. de Maurepas, que son père s'était associé au ministère de la marine, écrivait à M. Desclouzeaux :

« Versailles, le 10 avril 1697.

» J'ai reçu avec les lettres que vous m'avez écrites du 29 » du mois dernier et du 5 courant la relation de ce qui s'est » passé dans l'action du sieur Duguay-Troüin, et vous ne » devez pas douter que je n'aie appris cette nouvelle avec » beaucoup de joie; mon père en a rendu compte au Roy, » qui en a été très-content, et S. M. a bien voulu donner au

» sieur Duguay-Troüin des marques de satisfaction en le » faisant capitaine de frégate.

» De Maurepas. »

Ce fut de la sorte que Duguay-Troüin obtint comme une insigne faveur d'être promu au grade de simple capitaine de frégate, après avoir fourni une carrière qu'envieraient inutilement les amiraux les mieux famés de notre temps. Eh bien! le capitaine malouin accepta sans balancer la nouvelle position qui lui était faite et alla à Versailles remercier Louis XIV. Il reçut du monarque, rapporte-t-il, « des mar» ques de satisfaction, dont son cœur fut touché d'autant » plus vivement, qu'une forte inclination l'attachait à ce » grand Roy. » Duguay-Troüin présenta lui-même à son souverain le baron Wassenaër, ce noble adversaire auquel il se trouvait lié par une estime et une amitié réciproques.

Le nouveau capitaine de frégate sollicita et obtint de S. M. le commandement des vaisseaux le *Solide* et l'*Oiseau*, mais aux clauses et conditions du réglement du 6 octobre 1694, concernant les armateurs particuliers. Duguay-Troüin éprouvant beaucoup de difficultés pour former ses équipages, s'adressa au ministre, qui écrivit, le 21 août, à l'intendant : « Sa Majesté veut bien permettre au sieur » Duguay-Troüin de lever pour son armement les matelots » que l'on retirera des batteries (1), pourvu que ce soit de » gré à gré comme les autres particuliers. » Ses équipages furent complétés au moyen de cinquante soldats que le ministre accorda, et le *Solide* et l'*Oiseau*, qui avaient été rejoints sur la fin du mois de septembre par deux corsaires de Saint-Malo, n'attendaient qu'un vent favorable pour mettre en mer. Sur ces entrefaites, la paix de Ryswick, signée le 20 septembre 1697, fut annoncée à Brest et vint

(1) Arch. de l'intendance : correspondance de M. Desclouzeaux avec le ministre de la marine.

arrêter tout projet de course. Les armateurs de Duguay-Troüin eurent à subir des pertes énormes par suite de ce désarmement inopiné, et lui aussi en sa qualité d'intéressé, mais il ne s'en plaint pas dans ses Mémoires. Au contraire, tout occupé de son *roy, qui jugea à propos de donner la paix à l'Europe,* il a plutôt l'air de considérer ce revers de fortune comme un événement naturel.

Pendant les quatre années qui s'écoulèrent jusqu'à la reprise des hostilités, Duguay-Troüin passait ses hivers à Brest, son département, et ses étés à Saint-Malo, où le roi envoyait tous les printemps un corps d'officiers et de soldats de la marine. Loin de s'occuper d'étude et de science, il passait le plus ordinairement son temps à *ses exercices de corps, dans lesquels il excellait, à dîner avec ses amis et à faire sa cour au beau sexe. Au milieu de cette occupation oisive* (1), il provoqua en duel et blessa de deux coups d'épée un jeune gentilhomme (2) du pays qui avait été embarqué avec lui comme volontaire sur la *Trinité.* Ce gentilhomme, d'accord avec un de ses frères, l'avait friponné en jouant aux cartes. M. du Vauborel, commandant de place, termina cette querelle en faisant comparaître chez lui les deux adversaires et en leur défendant, de la part du roi, toute voie de fait.

Sur la fin de la paix, Duguay-Troüin fut embarqué capitaine en second à bord du vaisseau la *Dauphine,* commandé

(1) Extrait du manuscrit. — Il y a loin de cet aveu à ce qu'on lui fait dire, et à ce qu'on lui fait faire dans tous les ouvrages qui ont paru : quant à nous, historien véridique, nous avons cru devoir présenter notre héros tel qu'il était et tel qu'il se présentait lui-même devant la postérité. Ce que nous reproduisons en *italique* est une correction de la main de Duguay-Troüin, un *correctif* à ce qui avait d'abord été écrit par lui et que nous gardons pour nous seul.

(2) Ce gentilhomme s'appelait Des Cognetz ou Des Cognets (Charles). Il devint capitaine.

par le comte de Hautefort (1); mais la guerre de la succession d'Espagne s'étant allumée au commencement de 1702, on lui confia la frégate du roi la *Bellone*, de 38 canons, et la *Railleuse*, de 24. Comme ces frégates étaient armées par des particuliers, il choisit la première et donna la seconde à son cousin Nicolas Daniel. Devenu officier de la marine royale, Duguay-Troüin va entreprendre de plus grandes actions encore, et ses éclatants services l'élèveront au plus haut degré de gloire. Il partit du port de Brest à la fin du mois de juillet (2), accompagné du corsaire le *Saint-Esprit*, de 36 canons, commandé par M. Alain Porée, de Saint-Malo, qui était allé se réunir à son pavillon.

Duguay-Troüin fit voile pour les Orcades, où il prit trois navires hollandais venant du Spitzberg. Une affreuse tempête survint et sépara les vainqueurs et les vaincus. Lorsque le temps permit de faire de la toile, la *Bellone* alla à la recherche de ses conserves; chemin faisant, elle rencontra le petit vaisseau de guerre hollandais le *Saint-Jacques* (3), que

(1) Enseigne de vaisseau sur le *Soleil-Royal*, avec le comte de Tourville, en 1690. Lieutenant-général en 1725.

(2) Arch. de la marine, Saint-Malo. — Nous lisons dans un rapport du 12 septembre 1702, de Guillaume Lerne, capitaine de la *Marie-Anne*, de Saint-Malo, de 50 tonneaux, armé de 8 canons et monté par 55 hommes d'équipage, que Duguay-Troüin, qu'il nomme M. *de La Barbinais*, sortit de Brest le 31 juillet avec la *Bellone* qu'il commandait, le *Saint-Esprit*, capitaine Alain Porée, la *Railleuse*, capitaine Pradel-Daniel, son cousin. Cette petite division fut augmentée durant quelques jours des corsaires le *Mercure-Volant* et le *Comte-d'Herbault*, puis encore des corvettes (1) la *Laurette*, le *Saint-Pierre* et la *Marie-Anne*.

Ces bâtiments croisèrent tous ensemble à l'ouest de l'île d'Ouessant jusqu'au 4 août, époque à laquelle Duguay-Troüin fit voile pour les Orcades.

(1) On appelait corvettes les petits corsaires; les frégates ne portaient pas moins de 14 canons. Le *Mercure-Volant* et le *Comte-d'Herbault* étaient des frégates. Les corvettes avaient pour capitaines le chevalier de Kersauzon, de Monterville et Guillaume Lerne; les frégates MM. de Commel-Fort et Désormau-Loquet.

(3) Nous trouvons le nom du vaisseau et les détails du combat dans le manuscrit de Porée-Duparc, commencé en 1709 et fini en 1712.

Duguay-Troüin enleva à l'abordage, en se mettant lui-même avec son frère Nicolas à la tète de son équipage. A quelques jours de là, il s'empara d'un autre bâtiment, qui coula à la suite d'un engagement; mais Duguay-Troüin sauva l'équipage. Poursuivie par de nouvelles tempêtes, la *Bellone* revint croiser à l'entrée de la Manche, où elle perdit, dans une nuit d'orage, ses mâts de beaupré, de misaine et de grand hunier. Ces avaries, qui mirent la frégate à deux doigts de sa perte, forcèrent Duguay-Troüin à chercher un refuge, et il rentra providentiellement à Brest.

Quant à la *Railleuse*, après avoir été contrainte de fuir vent arrière devant le mauvais temps, elle relâcha à Lisbonne, d'où elle releva pour Brest. Après sa séparation d'avec la *Bellone*, cette petite frégate ne fit aucune prise : on la désarma immédiatement.

Le *Saint-Esprit* rencontra un vaisseau hollandais de sa force et le combattit avec avantage; mais, au moment de l'aborder afin de s'en rendre maître, le brave Alain Porée perdit un bras et reçut une blessure très-grave au bas-ventre. Cet accident suspendit l'abordage et l'ennemi profita du moment d'hésitation qu'il remarqua à bord du français pour se sauver. François Bézard, second capitaine, ramena le *Saint-Esprit* à Nantes, où il relâcha le 10 septembre (1).

L'année suivante (1703), le roi accorda à Duguay-Troüin ses vaisseaux l'*Eclatant*, de 66, le *Furieux*, de 62, et la flûte le *Bienvenu*, de 30. Il mit son pavillon sur le premier; M. Des Marais-Herpin commanda le second, et la flûte fut donnée à M. Des Marques, lieutenant de vaisseau.

La division appareilla le 20 mai de la baie de Berthaume et alla croiser sous le cap Clare, où devaient la rejoindre le vaisseau le *Sérieux*, que commandait le chevalier des

(1) Archives de la marine, Saint-Malo.

Roussy (1), et deux frégates-corsaires de Saint-Malo, l'une le *Murinais*, de 30 canons, capitaine Dujardais-Daniel, son cousin; l'autre le *Natal*, de 28 canons, capitaine Fouquet. En attendant la jonction de ces bâtiments, Duguay-Troüin fit six prises anglaises : cinq furent amarinées, la sixième fut coulée.

Les deux corsaires rejoignirent la division le 28 juin (2) et annoncèrent que le *Sérieux* n'était pas encore prêt. Là-dessus, Duguay-Troüin leva sa croisière et se rendit près des îles Feroë, second point de station convenu avec le capitaine des Roussy.

Le 7 juillet, la division fut chassée par quatorze vaisseaux de guerre hollandais. La mauvaise marche du *Furieux* et du *Bienvenu* exposant ces vaisseaux à être pris par les meilleurs voiliers de l'escadre ennemie, Duguay-Troüin s'élance avec l'*Eclatant* à leur rencontre, démâte le vaisseau de tête de tous ses mâts, maltraite ceux qui le suivent, et donne le temps à ses compagnons d'échapper à la faveur d'un brouillard qui vient s'abattre sur les eaux. Après avoir fait ainsi *l'office du bon pasteur*, il alla les rejoindre et se rendit avec eux sur les côtes du Spitzberg, qu'il aperçut le 30 juillet.

Il rencontra le même jour le convoi de Hambourg qui salua le pavillon du roi. Il fit route ensuite vers l'île de Voorland, afin de s'emparer de deux cents navires hollandais qui étaient ancrés dans le vaste port de Grouenhave, quoique ceux-ci fussent protégés par deux vaisseaux de 60 canons et plusieurs de 40 canons; mais des calmes et des brouillards survinrent, et la division française se trouva au moment de périr dans les glaces.

Echappé à ce danger, Duguay-Troüin conduisit ses vais-

(1) Extrait du rapport de Duguay-Troüin ; archives du ministère de la marine.

(2) Archives de la marine, Saint-Malo.

seaux à Grouenhave; mais le convoi et les convoyeurs s'étaient sauvés, sur l'avis qu'ils avaient reçu de sa présence; néanmoins la division parvint encore à faire vingt prises; elle en coula ou brûla six autres et en rançonna deux nouvelles. Le 25 août, les vaisseaux français effectuèrent leur retour pour France; mais, dans le trajet, ils éprouvèrent de fort mauvais temps et perdirent huit des bâtiments capturés, ce qui en réduisit le nombre à douze. Toutefois, à l'ouvert de la Manche, ils s'emparèrent d'un navire anglais chargé de sucre.

Duguay-Troüin convoya ses treize prises au Port-Louis, où ces bâtiments mouillèrent le 27 septembre avec le *Murinais* (1); de là les trois vaisseaux du roi retournèrent à Brest (2), et le *Natal* entra dans la Vilaine.

Le capitaine malouin obtint du roi la permission de faire construire à Brest deux vaisseaux de 54 canons et une corvette de 8. Mais les plans en furent faits d'après ses opinions et ses données, que, comme praticien, il imposa aux ingénieurs. Les combinaisons de l'homme de mer, modifiant les calculs de l'homme de science spéciale, il en résulta deux excellents vaisseaux; il se réserva le *Jason* et donna l'*Auguste* à M. Des Marques; la *Mouche* fut confiée à M. du Bourgneuf-Gravé.

L'année 1704 était déjà avancée, lorsque la division fut en état de mettre sous voiles. Duguay-Troüin alla établir sa croisière près des Sorlingues, où, en arrivant, il rencontra la *Revanche*, vaisseau de 74 canons. Quoiqu'il se trouvât à trois lieues sur l'avant de l'*Auguste*, il continua son aire sur

(1) Archives de la marine de Saint-Malo; rapport de François Daniel, sieur Dujardais, capitaine du *Murinais*. Les mémoires disent que les prises entrèrent à Nantes, nous avons préféré la version du rapport de M. Dujardais-Daniel à celle des *mémoires* écrits de souvenir.

(2) Archives de la marine; rapport de Duguay-Troüin.

l'ennemi, et celui-ci prit la fuite malgré sa supériorité de forces. La *Mouche* perdit de vue sa division pendant la nuit et fut prise par la *Revanche*, en compagnie du *Falmouth*, de 54.

Tandis que du Bourneuf-Gravé tombait au pouvoir des ennemis, Duguay-Troüin donnait au milieu d'un convoi de trente voiles, sous l'escorte du *Coventry*, de 54. Il se réserva l'attaque de ce vaisseau, qui était de la force du *Jason*, comme offrant plus de dangers, et fit signal à l'*Auguste* de courir sur les bâtiments convoyés. Le *Coventry*, abordé de long en long, fut enlevé à l'arme blanche; pendant la lutte, douze navires marchands avaient été amarinés par l'*Auguste*. En conduisant ses prises à Brest, Duguay-Troüin rencontra la *Mouche*, qui éclairait la marche de la *Revanche* et du *Falmouth*. Quoique son équipage se trouvât considérablement affaibli, il ne balança pas à courir sur ces deux croiseurs ennemis qui, à son approche, prirent la fuite.

Quelle glorieuse époque que celle-là, où les vaisseaux anglais, à nombre égal fuyaient devant les nôtres ! Si notre marine avait été écrasée par le nombre, si la pénurie du trésor royal l'empêchait de se relever, nos marins n'en paraissaient pas moins redoutables aux ennemis. A cette époque encore les Malouins disaient comme une chose avérée parmi eux : « Si ces vaisseaux sont anglais, nous les prendrons; » s'ils sont hollandais, nous nous battrons. »

Les deux vaisseaux français suivis du *Coventry* et des douze bâtiments marchands, jetèrent l'ancre en rade de Brest. Pendant sa relâche, Duguay-Troüin obtint du roi la permission de faire construire une frégate de 26 canons, qu'il nomma la *Valeur*. En attendant que cette frégate fût achevée, il remit en mer avec ses deux vaisseaux et deux frégates qui s'étaient jointes à sa division.

A une distance fort rapprochée du cap Lézard, le *Jason*

fit amener pavillon à trois navires de commerce. Pendant qu'il mettait sa chaloupe à la mer et qu'il y embarquait deux officiers et soixante matelots pour amariner ses prises, deux vaisseaux de guerre, le *Rochester*, de 66, et le *Modéré*, de 56, parurent tout-à-coup à la pointe de ce cap et arrivèrent avec tant de vitesse sur le *Jason*, que Duguay-Troüin n'eut le temps ni de reprendre ses gens ni de se préparer au combat. Les premières volées du *Rochester* désemparèrent le *Jason*, ce qui empêcha ce vaisseau de pouvoir aborder son adversaire. Toutefois, Duguay-Troüin parvint à faire arriver vent arrière son vaisseau et à se retirer du feu pour réparer ses avaries. Mais, lorsqu'il s'occupait à dégager sa vergue de grand hunier qui, après avoir été coupée en deux, était tombée tribord et babord sur la grande voile, en la perçant d'outre en outre, et en empêchait la manœuvre, il se vit obligé de ranger de fort près le *Modéré*, avec lequel l'*Auguste* échangeait timidement, à grande distance, quelques coups de canon. Le *Jason* envoya néanmoins toute sa bordée au *Modéré* et reçut la sienne ; Duguay-Troüin s'efforça ensuite de rejoindre M. Des Marques, afin qu'ils revinssent ensemble combattre l'ennemi, lorsque son gréement serait réparé. Loin d'accourir au secours de son chef, ou au moins de l'attendre, cet officier couvrit son vaisseau de voiles pour s'éloigner du champ de bataille. Le *Jason*, abandonné de la sorte par son matelot, fut rejoint par le *Rochester* et le *Modéré*, qui se placèrent tribord et babord de lui et le canonnèrent vivement. Les deux frégates, au lieu de venir dégager leur commandant, restaient à grande distance avec les prises, imitant en tout point la manœuvre honteuse de l'*Auguste*. Abandonné de tous les siens, mais ne consultant que son courage indomptable, Duguay-Troüin puise dans cette défection même un surcroît d'énergie : il riposte des deux bords, sans permettre qu'on coupe le ca-

blot de sa chaloupe qu'il avait à la traîne, ni qu'on augmente la voilure, tant il craint qu'on n'attribue à la peur ces moyens d'augmenter la vitesse du *Jason*. En vain il répète le signal de ralliement à son lâche compagnon; celui-ci, qui paraît avoir conjuré sa perte, n'y fait nulle attention. Alors Duguay-Troüin, indigné de la pusillanimité et de l'ingratitude du capitaine Des Marques, qu'il avait si généreusement sauvé dans les mers du Nord, lorsque cet officier commandait le *Bienvenu*, ordonne de tirer sur lui à boulet avec un des canons de chasse. A cette semonce injurieuse pour un homme d'honneur, le capitaine de l'*Auguste* se décide à faire carguer ses basses voiles. Les Anglais, voyant que les deux vaisseaux français allaient se réunir, arrivèrent vent arrière et cessèrent le combat; mais, en s'éloignant du champ de bataille, ils tirèrent chacun une bordée sur l'*Auguste;* le choix de ce vaisseau comme but de leurs coups, marquait bien clairement le peu d'estime que sa manœuvre leur avait inspiré (1).

Duguay-Troüin, ne comptant plus sur l'assistance du capitaine Des Marques, rentra à Brest afin de faire tomber le commandement de l'*Auguste* à quelqu'autre officier de meilleure volonté; mais M. Des Marques trouva tant de protection dans le commandant de la marine, qu'il conserva le vaisseau pour le reste de la campagne (2). Dès lors Duguay-Troüin se rangea sous le pavillon de M. de Roquefeuil, qui montait le vaisseau du roi le *Protée*, aimant mieux servir sous les ordres d'un brave homme que de commander à un officier qui avait perdu son estime et sa confiance. Les trois vais-

(1) Archives de la marine, dossier d'Escoyeux, on lit : « M. Duguay-Troüin » manqua une belle occasion par un *quiproquo* que fit M. Des Marques, qui » montait l'*Auguste*..... » C'est ainsi qu'on excuse toujours les poltrons.

(2) C'était un officier d'état-major. En 1693, il était enseigne à bord du *Soleil-Royal*, portant le pavillon de Tourville. (*Arch. de la marine.*)

seaux allèrent achever leurs vivres de campagne à l'entrée de la Manche, et rentrèrent dans leur port d'armement sans avoir fait aucune rencontre digne d'être relatée.

Au printemps de l'année 1705, le *Jason* et l'*Auguste*, carénés de frais, se trouvaient prêts à prendre la mer. La frégate la *Valeur*, qui avait été équipée et armée, faisait partie de cette division; Nicolas Troüin en était le capitaine. Duguay-Troüin reprit son *Jason* et confia l'*Auguste* au chevalier de Nesmond.

A l'Est des Sorlingues et au sud de Plymouth, la division rencontra les vaisseaux anglais l'*Elizabeth*, de 72, et le *Chatam*, de 54. Duguay-Troüin s'avança seul contre le commodore et abandonna la conserve de celui-ci à l'*Auguste* et à la *Valeur*. Malgré la disproportion de forces entre les deux vaisseaux, le *Jason* et l'*Elizabeth*, ce dernier fut enlevé à l'abordage; le *Chatam*, que combattaient de Nesmond et Nicolas Troüin, ne voyant plus les insignes de son commodore flotter à la tête des mâts de l'*Elizabeth*, augmenta de voiles et profita de sa marche supérieure pour s'éloigner du champ de bataille.

Duguay-Troüin, apercevant la fuite du *Chatam*, décroche ses grappins, pousse au large de l'*Elizabeth*, qu'il abandonne à l'*Auguste* et à la *Valeur*, et chasse le fuyard, qui parvient à se sauver à la faveur de la nuit. Peu d'heures après, le *Jason* rejoignit ses deux compagnons et sa prise, glorieuse conquête due à sa valeur; mais un coup de vent se déclara au milieu des ténèbres et la frégate fut séparée de sa division.

Le mauvais temps passé, le *Jason*, chassant en avant, rencontra deux corsaires de Flessingue; la lutte s'engagea entr'eux, et l'*Amazone*, de 36 canons, baissa pavillon; l'autre corsaire se sauva à force de voiles. A la suite de cet engagement, Duguay-Troüin rentra à Brest avec le *Jason* et l'*Auguste*, suivis de deux prises. De la sorte, il augmenta la

flotte de France d'un bon vaisseau de guerre, et enrichit nos annales maritimes d'un triomphe de plus.

La *Valeur*, en cherchant à rejoindre sa division, rencontra et enleva à l'abordage un corsaire hollandais de même force qu'elle. Contrainte, par l'arrivée de deux nouveaux corsaires, d'abandonner sa prise qui avait perdu ses mâts, la frégate, poursuivie par eux, relâcha à Saint-Jean-de-Luz. En se rendant à Brest, Nicolas Troüin s'empara d'un bâtiment anglais chargé de sucre et d'indigo. Chemin faisant, la *Valeur* fut attaquée par une frégate de 44 canons, qui voulait la forcer à lui abandonner sa prise. Malgré son infériorité de forces, l'intrépide jeune homme qui la commandait soutint cette attaque avec une grande bravoure, et il allait s'emparer du bâtiment ennemi, lorsqu'il fut mortellement blessé. Ce funeste accident ralentit l'ardeur des Francais, et la frégate batave, dont la défaite était certaine, put se sauver. La *Valeur* rentra à Brest avec sa prise, qu'elle avait si vaillamment disputée, et son brave capitaine fut porté à terre par les soins de son frère lui-même, qui reçut son dernier soupir. Cette mort a fait dire à Thomas : « Famille de héros, vous méritez le » respect de la postérité. De trois frères, deux ont donné » l'exemple de mourir pour la patrie : Duguay-Troüin celui » de ne vivre que pour elle! » En effet, ce grand homme, afin de faire diversion à sa douleur, chercha de nouvelles occasions de signaler son courage et de venger son frère.

Redoublant d'ardeur et d'activité au radoub de ses vaisseaux, il se trouva bientôt en état d'offrir ses services à M. de Coëtlogon, qui commandait dix-sept vaisseaux ancrés dans la rade. Il engagea ce général à sortir pour aller combattre une escadre anglaise de vingt-et-un vaisseaux qui barrait l'entrée de la Manche; mais cette proposition fut malheureusement repoussée dans un conseil de guerre que présida M. de Châteaurenault. « C'est le sort de tous les

» conseils qui ont été tenus dans la marine, remarque Du-
» guay-Troüin, de choisir le parti le moins honorable et le
» moins avantageux. »

M. de Coëtlogon n'étant pas le maître de suivre les mouvements de son courage, engagea Duguay-Troüin à ne plus différer son départ, et celui-ci, extrêmement mortifié du rejet de sa proposition par l'intérêt qu'il prenait aux armes du roi, qui auraient triomphé dans cette occasion, mit à la voile avec ses deux vaisseaux dans les derniers jours de juillet. Le 30 du même mois, au point du jour, il se trouva à portée de fusil du vaisseau le *Chatam*, qui lui avait échappé une première fois. Duguay-Troüin se disposait à l'aborder, lorsque l'on aperçut une escadre de vingt-et-un vaisseaux de guerre. Aussitôt il fit cesser le feu et arborer à ses mâts le signal de liberté de manœuvre. Le *Jason* et l'*Auguste* se mirent chacun sous l'allure qui leur était la plus favorable et se séparèrent. L'amiral anglais détacha six vaisseaux à la poursuite de l'*Auguste*, tandis qu'il s'attacha avec les quinze autres à celle du *Jason*. Le *Chatam* s'était trouvé si maltraité du court engagement qui avait eu lieu, qu'on le vit donner la bande pour boucher ses voies d'eau.

Quoique le *Jason* fût d'une marche supérieure, le vaisseau le *Honster* parvint à le rejoindre; alors commença entr'eux une vive canonnade, dans laquelle l'anglais se trouva si fort maltraité, qu'il abandonna la partie à ceux des vaisseaux qui l'avaient approché à la faveur de la lutte commencée entre lui et le *Jason;* en effet, ces vaisseaux combattirent successivement, et leur feu ne cessa qu'avec le jour. Alors un de ces calmes qui surviennent fréquemment dans les belles nuits d'été, en suspendant la marche des vaisseaux ennemis, laissa le *Jason* renfermé au milieu d'eux.

Duguay-Troüin n'est point abattu par le péril qui le menace; n'espérant pas échapper à ses nombreux ennemis, il

s'occupe des moyens d'acquérir de la gloire. Lorsqu'il pourra agir, son intention est d'aborder le vaisseau-amiral et de lui faire baisser pavillon avant qu'il amène le sien. Il était sûr du dévoûment de ses officiers et de son valeureux équipage. Le sang que ce coup de main allait répandre était un sacrifice glorieux à faire à l'honneur du pavillon qui devait garder son éclat ; en un mot, c'était l'acte de désespoir d'une âme magnanime. Ses dispositions prises, il observe sans cesse dans sa morne préoccupation les objets qui l'environnent. Sur la fin de la nuit, il découvre à l'horizon un nuage qui annonce du vent pour le commencement du jour; il évite son vaisseau à l'aide de ses avirons de galères et appareille silencieusement ses voiles pour le recevoir. La fraîcheur se fait sentir, et le *Jason* qui prend son aire est déjà loin quand les Anglais s'aperçoivent de sa manœuvre. La confusion qui règne parmi les vaisseaux de l'escadre apporte dans leurs évolutions un retard favorable à la fuite de Duguay-Troüin. Cependant le *Honster*, son antagoniste acharné, le rejoint encore à portée de fusil et recommence le combat de la veille; mais, à midi, le vent ayant fraîchi plus que le jour précédent, le *Jason* recouvra toute sa vitesse et le *Honster* cula; enfin Duguay-Troüin finit par perdre de vue l'escadre anglaise. Le lendemain, 1er août, sur les atterrages de Belle-Ile, il captura le *Paon*, corsaire hollandais de 20 canons, et le conduisit au Port-Louis, où il ne fit que donner un pied d'ancre, car il avait hâte d'aller au rendez-vous qu'il avait assigné à l'*Auguste* dans le cas de séparation.

Il y avait quinze jours que ses vigies consultaient tous les points de l'horizon, lorsqu'elles signalèrent une voile au vent, mais ce n'était pas l'*Auguste!* Aux signaux de reconnaissance, on sut qu'on avait en vue la frégate-corsaire l'*Amazone*, capitaine Gilles Simon, qu'un ami de Duguay-Troüin, M. de la Franquerie, avait armée à Brest dans le

dessein de le réunir au *Jason*. Le corsaire apportait la triste nouvelle que l'*Auguste* était tombé au pouvoir des six vaisseaux anglais, après une belle résistance qui équivalait à une victoire.

Le 31 août, le *Jason* et l'*Amazone* prirent deux vaisseaux hollandais richement chargés, venant de Corasol; le *Jason* les conduisit à Brest. Quant à l'*Amazone*, le capitaine Simon, qui avait recueilli à son bord une caisse de poudre d'une grande valeur, continua sa course, fit plusieurs prises et rentra à Saint-Malo le 27 octobre (1).

Le *Jason* remit à la voile seul et alla croiser sur les côtes d'Espagne et du Portugal. Il prit un bâtiment anglais à l'entrée du Tage, d'où il se rendit au détroit de Gibraltar. En arrivant à cette dernière station, il rencontra un navire anglais portant 26 canons, escorté par une frégate de guerre de 30 canons; après un combat de quarante-cinq minutes, les deux bâtiments ennemis abaissèrent pavillon. Chemin faisant pour revenir en France, où il voulait conduire ses captures, il s'empara, à la hauteur de Lisbonne, d'un grand trois-mâts de 500 tonneaux, chargé de poudre et de munitions pour l'armée ennemie qui était en Espagne. Enfin, un cinquième navire, qu'il trouva sous le cap Finistère, tomba en son pouvoir. Ce fut avec toutes ces prises, que le *Jason* avait conservées sous son escorte, qu'il entra à Brest.

Au commencement de l'année 1706, le roi daigna comprendre Duguay-Troüin dans une promotion de capitaines de vaisseau, qui eut lieu à cette époque. Depuis la reprise des hostilités, chaque sortie du capitaine de frégate avait été signalée par des actions d'éclat aussi utiles que glorieuses pour le pays, et cependant il lui avait fallu, avant d'obte-

(1) Archives de la marine; rapport du capitaine Gilles Simon, du 30 octobre 1705.

nir la nouvelle faveur royale, fournir quatre campagnes, dont chacune suffirait pour illustrer la carrière d'un officier-général de notre temps!

Duguay-Troüin réarma le *Jason* et le *Paon*, ce corsaire de 20 canons qu'il avait pris sous Belle-Ile. Il monta le premier et confia l'autre à M. de La Jaille, officier de cœur et de talent, qui avait servi avec lui comme lieutenant et capitaine en second. L'*Hercule*, vaisseau du roi de 54, qu'on armait au Port-Louis, sous le commandement de M. de Rhuys (1), eut ordre de se joindre aux deux premiers, afin d'aller ensemble se jeter sur Cadix, menacé d'un siége, et d'y servir sous les ordres du marquis de Valdecagnas, gouverneur de la place.

Redoublant de zèle pour le service de son roi, le nouveau capitaine de vaisseau appareille de Brest et se rend au Port-Louis; chemin faisant, il s'empare du *Malborough*, corsaire hollandais de 36, et prend le large avec l'*Hercule*, qu'il trouve en appareillage sous l'île de Groais. A quinze lieues des bouches du Tage, il rencontre une flotte de deux cents voiles, venant du Brésil, escortée par six vaisseaux de guerre, sous les ordres du marquis de Sainte-Croix. Ayant remarqué un peloton séparé, composé de vingt navires marchands et d'un vaisseau de guerre, il prend la résolution de s'en emparer. Le *Paon* était resté à trois lieues en arrière. Le *Jason*, suivi de l'*Hercule*, accoste à contre-bord le vaisseau ennemi sous pavillon anglais; il n'arbore son pavillon blanc qu'à portée de pistolet et en saluant le portugais de toute sa bordée. L'ennemi surpris ne riposte que de quelques coups de canon, et le *Jason*, ayant viré de bord, allait l'aborder, lorsque l'*Hercule*, par une manœuvre maladroite, passe si près sous le beaupré des deux vaisseaux que Du-

(1) Le manuscrit porte M. de Rhuys, tandis que dans l'ouvrage imprimé on trouve M. de Druis; nous avons donné la préférence au nom du manuscrit.

guay-Troüin, qui craint un triple abordage, met ses voiles sur le mât afin de s'éloigner du danger dont il est menacé.

Cette journée ne devait point être heureuse pour M. de Rhuys. Comme le vaisseau portugais ne faisait aucune résistance, Duguay-Troüin le lui abandonne et donne dans le convoi qui ralliait les vaisseaux de guerre accourant à son secours. M. de Rhuys n'aborde pas le vaisseau amené pour lui jeter son monde et s'en emparer; il envoie sa chaloupe, que l'équipage portugais accueille à coups de fusil. Le capitaine ennemi, revenu de son premier trouble et encouragé par l'approche de l'amiral, oppose de la résistance à l'*Hercule* et perd son mât de misaine dans la lutte qui s'établit entr'eux. Cet accident lui fait enfin baisser pavillon.

Pendant ce temps, Duguay-Troüin combattait les vaisseaux portugais, afin de donner le temps à l'*Hercule* d'amariner sa prise; mais M. de Rhuys, toujours malheureux, et s'en rapportant légèrement à la fausse nouvelle qu'on lui donne que le vaisseau coule, en fait retirer son monde et rallie le *Jason*.

Au désespoir de toutes les bévues de M. de Rhuys, Duguay-Troüin, rejoint par le *Paon*, conserve l'ennemi à vue pendant toute la nuit et concerte avec ses capitaines un nouveau plan d'attaque. Au jour, il s'élance audacieusement avec ses deux vaisseaux contre les six vaisseaux portugais en ligne de bataille au vent de la flotte. M. de Rhuys aborde avec toute la valeur possible le vaisseau amiral portant 80 canons; mais le portugais vire lof pour lof et les deux bâtiments, qui n'ont pas les voiles brassées de la même manière, se décrochent avant que les Français aient le temps de monter à bord. Duguay-Troüin ne peut l'aborder à son tour, parce qu'il se trouve sous le vent à lui. Quant au *Paon*, qui s'était avancé pour jeter son monde à bord de l'*Hercule*, cette petite frégate se trouva au milieu des vais-

seaux, d'où elle eut beaucoup de peine à se retirer.

A la suite de son abordage, l'*Hercule*, désemparé, tient le vent, mais le *Jason*, encalmé, reste seul exposé au feu des Portugais; dans cette situation, ce vaisseau est fort maltraité et perd beaucoup de monde. Aussi, lorsque la brise se fait sentir, loin de chercher à en aborder aucun, Duguay-Troüin ne songe qu'à se retirer du feu. Cependant, aussitôt que l'*Hercule* et le *Paon* ont pu rallier le *Jason*, il prend de nouveau la résolution de poursuivre les Portugais jusqu'à la dernière extrémité, et, dans cette intention, il laisse porter sur eux avec sa faible division; alors le vent fraîchissait et l'ennemi s'efforçait d'entrer dans le Tage avant la nuit. La supériorité de vitesse du *Jason* sur ses compagnons permet à l'intrépide commandant de rejoindre avant la nuit les vaisseaux portugais restés de l'arrière pour couvrir leur flotte; ces vaisseaux étaient eux-mêmes si maltraités et si rebutés de l'action, dans laquelle ils avaient perdu leur amiral, qu'ils forcèrent de voiles, laissant à sa propre défense le vaisseau que l'*Hercule* avait démâté et abandonné la veille. Le *Jason* ayant rejoint ce vaisseau, Duguay-Troüin se préparait à l'aborder, lorsqu'il aperçut sous le vent, à portée de fusil, les écueils si dangereux nommés les *Cachopos* : il n'eut que le temps de serrer le vent et d'échapper à un naufrage. Le vaisseau portugais toucha sur ces écueils et alla, coulant bas d'eau, s'échouer entre le fort des Cascaïes et celui de Saint-Julien.

Après cette action aussi acharnée que glorieuse, puisque l'ennemi avait fui avec des forces triples des nôtres, action dans laquelle la fortune refusa d'enrichir celui qui avait osé la tenter par la prise d'un vaisseau portant une valeur de dix millions, le *Jason* rejoignit ses compagnons et fit route pour Cadix, où Duguay-Troüin fut fort bien accueilli par M. de Valdecagnas, qui le chargea de garder les Pontals.

Mais bientôt les sages représentations du commandant français, sur le défaut d'approvisionnement de la place, lui attirèrent l'inimité de ce seigneur hautain, qui non seulement entrava son zèle en lui refusant d'aller brûler à Gibraltar une flotte ennemie que ne protégeait aucun bâtiment de guerre, mais lui fit éprouver une humiliation révoltante, contraire tout à la fois à la dignité d'une nation amie et au droit des gens. M. de Valdecagnas fit arrêter et conduire en prison le commandant français qui s'était rendu près de lui pour lui soumettre son rapport sur des actes d'agression commis par des Espagnols sur des Français. Le marquis de Villadarias, gouverneur de l'Andalousie, accourut à Cadix, assembla un conseil dans lequel on décida que le commandant français serait relâché, mais sans lui accorder aucune réparation; et, comme le danger était passé, on ajouta que la division française pouvait appareiller quand elle le voudrait. Le lendemain, Duguay-Troüin, impatient de quitter un port où sa dignité d'homme et de représentant d'une grande puissance avait été froissée, faisait voile pour Brest avec ses trois vaisseaux.

Sur sa route se trouva un convoi de quinze navires anglais, escorté par la frégate le *Gaspard*, de 36 canons. Le *Jason* s'attacha au navire de guerre et abandonna les bâtiments marchands à ses compagnons. La frégate se défendit très-valeureusement au canon, mais il ne lui fut pas possible de soutenir l'abordage du *Jason*, et elle fut enlevée; l'*Hercule* et le *Paon*, qui s'étaient emparés de douze navires, rallièrent leur commandant. Quelques jours après, Duguay-Troüin entrait à Brest avec sa division et ses treize prises. Louis XIV ne tarda pas à apprendre ce qui s'était passé à Cadix, et ce prince exigea du roi d'Espagne, pour réparation de l'abus de pouvoir commis envers Duguay-Troüin, que le gouvernement de Cadix et celui de l'Andalousie fus-

sent ôtés aux deux seigneurs qui les possédaient. La demande impérative du monarque français eut son plein effet.

Une nouvelle faveur attendait Duguay-Troüin. Ce n'était pas assez pour Louis XIV d'avoir vengé le commandant de ses vaisseaux, ce grand roi voulut encore réparer l'affront qu'on lui avait fait éprouver, en récompensant son courage par le signe de l'honneur : il le nomma chevalier de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis. Duguay-Troüin se rendit à Versailles et y reçut l'accolade du roi lui-même, qui lui témoigna à cette occasion combien il était satisfait de son zèle et de ses services (1).

S. M. ne tarda pas à lui en donner la preuve, en lui confiant, au commencement de l'année 1707, six de ses vaisseaux : le *Lys*, de 74; l'*Achille*, de 66; le *Jason*, de 54; la *Gloire*, de 40; l'*Amazone*, de 36, et l'*Astrée*, de 22. Duguay-Troüin monta le premier; son capitaine en second était M. de Saint-Auban. Les autres vaisseaux furent commandés par MM. de Beauharnais, de Courserac, de La Jaille, de Nesmond et de Kerguélen. Si Duguay-Troüin aimait à s'entourer des officiers qui avaient servi sous ses ordres, l'empressement de ceux-ci à rallier son pavillon prouve que, quoique son caractère fût sombre et impétueux, il n'en était pas moins aimé de ses inférieurs; et, s'il était d'une sévérité extrême sur l'exécution des ordres qu'il avait donnés, il ne laissait jamais une belle action sans la signaler et la récompenser.

Cette division, armée à Brest par une société d'armateurs particuliers, dont La Barbinais-Troüin était le directeur, mit à la voile et alla croiser à la hauteur de Lisbonne, espérant

(1) Suivant Porée-Duparc, ce fut en 1706 et immédiatement après son retour de Cadix que le roi le nomma chevalier de Saint-Louis. Le manuscrit ne cite pas l'époque, et tous les mémoires imprimés ou commentés rapportent cette récompense à l'année 1707. Porée écrivait en 1709 et en avait été témoin oculaire. (*Arch. de Saint-Malo.*)

rencontrer la flotte du Brésil qu'on y attendait incessamment; mais Duguay-Troüin n'en eut aucune nouvelle. Il s'empara de deux navires richement chargés, qui sortaient du détroit de Gibraltar. De là, il se porta à l'entrée de la Manche, fit quatre autres prises de la même nation et ramena le tout à Brest, où il fit caréner ses vaisseaux.

La division de Duguay-Troüin fut bientôt en état de reprendre la mer. Quoique l'*Astrée* eût été mise dans le port en grandes réparations, elle se trouva composée du même nombre de voiles : le vaisseau le *Maure*, de 54 canons (1), commandé par M. de La Moinerie-Miniac, remplaça la frégate.

Il y avait alors dans le port de Brest l'escadrille du comte de Forbin, forte de huit bâtiments de guerre, portant depuis 44 jusqu'à 60 canons. Le ministre enjoignit aux deux commandants de réunir leurs forces et de se porter au devant d'une flotte considérable allant des Dunes en Espagne porter des renforts à l'armée de l'archiduc Charles d'Autriche, qui y disputait la couronne à Philippe V.

Le 19 octobre, les deux escadrilles vidèrent la rade de Brest en bon ordre, et allèrent croiser à l'entrée de la Manche. Pendant la troisième nuit, les vaisseaux de Forbin commencèrent leur retraite vers Dunkerque, leur port d'armement; au jour, ils se trouvaient déjà à 4 lieues (2) au vent de ceux de Duguay-Troüin, lorsqu'ils vinrent tout-à-coup à changer de route. Cette manœuvre indiquait quelque découverte importante. En effet, en les ralliant, Duguay-Troüin aperçut le convoi annoncé par M. de Pontchartrain, escorté par cinq vaisseaux de ligne, savoir : le *Cumberland*, de 82, portant les insignes de sir Richard Bouard, chef

(1) Ce fut M. Beauvais-Lefer, de Saint-Malo, qui arma ce vaisseau. (*Arch. de la marine.*)

(2) On entend ici 4 lieues marines, ou 22 kilomètres 8/10.

d'escadre d'Angleterre, se trouvait au centre de la colonne ennemie, le *Devonshire*, de 92, à la tête; le *Royal-Oak*, de 76, à la queue; le *Chester* et le *Ruby*, de 56 et 54 canons, étaient les matelots de l'arrière et de l'avant de l'amiral.

Le commandant de la division de Brest était impatient de voir la journée s'avancer et M. de Forbin rester dans l'inaction. Toutefois, il maîtrisait son ardeur par la rigidité de ses principes de discipline. Mais, vers midi, ayant remarqué que les bâtiments transports se sauvaient sur le signal que sir Richard leur en faisait, d'après la connaissance qu'il venait d'acquérir des forces réunies des deux escadrilles, alors Duguay-Troüin, qui avait des pouvoirs distincts de ceux du comte de Forbin, prit la résolution de combattre avec ses vaisseaux. Il communiqua avec chacun de ses capitaines; l'*Achille* eut ordre d'aborder le *Royal-Oak*, serre-file de la colonne anglaise; le *Jason*, le *Chester*; le *Maure*, le *Ruby*; et comme Duguay-Troüin se réservait, avec le *Lys*, le *Cumberland*, la frégate la *Gloire* eut l'ordre de le suivre et de lui jeter à bord une partie de son équipage. Quant à l'autre fégate, l'*Amazone* (1), la meilleure marcheuse de la division, M. de Nesmond, son capitaine, eut ordre de donner dans le convoi, afin de couvrir de leurs frais les armateurs de la division de Brest, dont les intérêts pécuniaires ne pouvaient que souffrir de la lutte qui allait s'engager contre des bâtiments de guerre pour l'avantage et la gloire de la France.

Par ces dispositions de combat, le *Devonshire*, qui n'avait pas d'adversaire pour le combattre, pouvait se porter au secours des siens. Mais, quelle que fut la supériorité des forces de l'ennemi, Duguay-Troüin s'avança avec son intré-

(1) Cette frégate n'est pas la même que celle dont nous avons parlé en 1705. L'*Amazone*, corsaire de Flessingue, avait été reprise après un combat opiniâtre contre un vaisseau de 70 canons, dans lequel elle perdit son capitaine et cinquante hommes de son équipage.

pidité ordinaire sur la ligne anglaise. En approchant, il a soin de faire coucher son équipage sur le pont, et reçoit en passant la bordée du *Chester*, à laquelle il ne riposte pas, poursuit sa route, coupe la colonne ennemie sur l'arrière du *Cumberland*, qui fait une arrivée afin d'éviter une bordée en poupe, et prolonge l'anglais sous le vent, en essuyant sa bordée. Par cette arrivée, le *Cumberland* rompt son ordre de bataille, et Duguay-Troüin, excellent manœuvrier, qui avait voulu tendre un piége à son formidable antagoniste, feint de plier. Sir Richard, trompé par cette retraite simulée, arrive toujours, afin de maintenir le *Lys* sous la volée de ses batteries. C'est là que l'attend le commandant malouin. Le *Lys* qui a de l'aire revient au lof en grand, et le beaupré du *Cumberland* s'engage dans ses grands haubans. Alors l'équipage se lève et les canons du *Lys*, silencieux jusqu'alors, tonnent contre l'anglais; leur double charge à boulet et à mitraille se joint au feu d'une mousqueterie bien servie, et en peu d'instants les ponts du *Cumberland* sont couverts de morts et de mourants. Son fidèle compagnon, M. de La Jaille, qui s'avance pour exécuter la manœuvre prescrite par son commandant, gêné par la positition du *Lys*, a l'audace d'aborder le *Cumberland* lui-même. Cependant, très-peu de ceux d'entre les hommes designés par Duguay-Troüin réussissent à pénétrer à bord du vaisseau ennemi, par les difficultés qu'offrait pour y parvenir son beaupré rompu. A leur tête se trouve le contre-maître Honorat Toscan (1). Cet intrépide marin parcourt le pont dans toute sa longueur, renverse tout ce qui s'oppose à son passage, et se rend au pavillon de poupe qu'il amène. Assailli par quatre ennemis, il s'é-

(1) Sur le rapport de cette belle action, Louis XIV voulut qu'une médaille d'or fût décernée à ce brave marin et qu'on le nommât maître d'équipage. Prisonnier de guerre en 1712, il éprouva toutes sortes d'indignités de la part de l'équipage du *South-Seas-Castel*.

lance avec son glorieux trophée (1) dans les flots, d'où il est sauvé par l'*Achille*. Mais, sur ces entrefaites, MM. Delacalande, de Blois et Demenaye, officiers de la *Gloire*, suivis de quelques vaillants hommes, escaladent les hautes murailles du *Cumberland*, tuent ou mettent en fuite ce qu'il reste d'Anglais à défendre le pont et les gaillards; enfin, ils se rendent maîtres du vaisseau. Alors Duguay-Troüin, empêchant qu'un plus grand nombre de ses gens ne passe à bord du *Cumberland*, fait pousser au large afin de se porter là où sa présence peut être utile.

M. de Beauharnais avait abordé le *Royal-Oak;* mais le feu ayant pris à son bord, il fut contraint de pousser au large pour éteindre cet incendie. L'anglais, qui avait perdu son beaupré, loin de profiter de cet accident, laissa porter et s'éloigna à toutes voiles du champ de bataille.

Le chevalier de Courserac avait croché le *Chester*, mais ses grappins se rompirent, et le *Jason* fut séparé de son adversaire. L'*Amazone* voulut en profiter pour aborder l'anglais, mais M. de Nesmond, n'ayant pas assez tôt amorti son aire, dépassa malgré lui ce vaisseau. Alors M. de Courserac revint à la charge et triompha du *Chester*. M. de Nesmond, voyant l'ennemi amené, lança l'*Amazone* sur la flotte et prit un grand nombre des bâtiments qui la composaient.

Il ne nous reste plus qu'à rendre compte de la manœuvre du *Maure* et de la conduite de son capitaine. M. de La Moinerie-Miniac avait élongé le *Ruby* et abordé ce vaisseau; son monde, qui s'était élancé sur le pont de l'anglais, faisait mettre bas les armes à l'équipage, lorsque le *Mars*, monté par M. de Forbin, au lieu de poursuivre le *Royal-Oak*, qui

(1) Ce pavillon fut porté dans l'église Notre-Dame de Paris avec ceux des autres vaisseaux.

se sauvait, vint à toutes voiles donner de son beaupré dans la poupe du *Ruby* qui se rendait aux marins victorieux du vaisseau le *Maure*. Quoique le *Mars* n'eût pas jeté un seul homme à bord du *Ruby*, et que le témoignage du capitaine Periguin-Bertier, de ce vaisseau, lui fût contraire, on vit M. de Forbin vouloir s'attribuer la gloire de cette capture. Toutefois, M. de La Moinerie-Miniac amarina seul le *Ruby* et ne se dessaisit point de sa noble conquête.

Duguay-Troüin, décroché du *Cumberland* et au large de ce vaisseau, examinait la face du combat. Sa première pensée fut de courir après le *Royal-Oak*, qui fuyait désemparé et qui offrait un triomphe facile. Mais, au même instant, il s'aperçoit que le *Black-Owal*, de 54, commandé par le chevalier de Tourouvre, suivi du *Salisbury*, de 52, capitaine Bart, osait attaquer le *Devonshire*, de 92; alors l'intérêt de sa gloire cède devant un motif plus généreux; il ne songe plus qu'à secourir ces deux pauvres vaisseaux que hache la formidable artillerie de l'anglais. En conséquence, Duguay-Troüin laisse porter sur le *Devonshire* et le rejoint. Il avait prolongé sa civadière et suspendu ses grappins pour accrocher ce vaisseau, quand il vit sortir de sa poupe une fumée si épaisse que la crainte de brûler avec lui le décida à s'en éloigner à portée de pistolet et à le combattre au canon. En attendant que la fumée se dissipât, et pendant les trois quarts-d'heure que dura cette action, le *Lys* perdit trois cents hommes par le feu terrible des triples batteries de ce formidable vaisseau et celui de sa mousqueterie que servaient quatre cents soldats passagers. Désespéré de voir ainsi périr son monde, Duguay-Troüin se décide à tout événement à aborder le *Devonshire;* la barre est portée à babord et le *Lys* accoste l'anglais. Déjà les vergues commencent à se croiser, encore un instant et les flancs des deux vaisseaux vont se heurter; mais cet instant donne à Duguay-Troüin le temps

de sauver le *Lys* de l'embrasement qui dévore l'ennemi. Averti à temps par un de ses lieutenants, M. Brugnon, et frappé lui-même du danger imminent qui le menace, il fait changer la barre, appareille ce qui lui reste de voiles et envoie ses officiers avec des haches d'abordage couper les manœuvres qui étaient embarrassées avec celles de l'ennemi. A peine le *Lys* s'est-il éloigné à la portée du pistolet, que le feu communique de l'avant à l'arrière du *Devonshire*, avec tant de violence qu'il est consumé en moins d'un quart-d'heure. A l'exception de trois matelots anglais qui étaient passés par les vergues à bord du *Lys*, à la vue de l'incendie, mille hommes périrent ainsi au milieu des flammes et des eaux. Vingt ans après, le souvenir de ce spectacle effroyable faisait encore frémir Duguay-Troüin.

Après l'épouvantable catastrophe du *Devonshire*, il ne resta sur le théâtre du combat que le *Lys*, mais dans un tel état de délabrement qu'il fallut deux jours entiers pour le mettre en état de faire route. Le corps du vaisseau était criblé; les manœuvres, les voiles, les vergues et les mâts étaient hachés, même la mèche du gouvernail. Les autres vaisseaux, qui s'étaient dispersés à la poursuite des fuyards, rentrèrent à Brest avec bon nombre de ces derniers. Il y avait deux jours qu'ils étaient au mouillage, lorsque le *Lys* laissa tomber l'ancre au milieu d'eux.

A la nouvelle que le comte de Forbin était revenu à Brest, traînant triomphalement à la remorque le *Cumberland*, et que le *Chester* et le *Ruby* avaient également été ramenés par les vaisseaux de son escadre, Duguay-Troüin craignit qu'on ne cherchât à lui dérober l'honneur de la victoire; mais M. le chevalier de Tourouvre, que Forbin avait choisi pour aller porter au roi la nouvelle du combat, sut lui rendre justice. Aussi Duguay-Troüin, en recevant des éloges du ministre, fut-il l'objet d'une faveur assez rare. M. de Pont-

chartrain lui écrivit qu'en raison de ses bons et loyaux services, Louis XIV lui accordait une pension de 1,000 livres sur le trésor royal.

Ici apparaît avec un nouvel éclat la belle âme du héros malouin : il renonce pour lui-même à la pension et prie le ministre de la transporter à M. de Saint-Auban, son capitaine en second, officier pauvre et d'un grand mérite, qui avait eu une cuisse emportée à l'abordage du *Cumberland*. Il ne s'en tient pas là de son désintéressement; il ajoute encore dans ses supplications à M. de Pontchartrain qu'il se trouverait trop récompensé s'il pouvait obtenir l'avancement des officiers qui l'avaient si valeureusement secondé.

A quelque temps de là, pour satisfaire à ses obligations envers son frère, il demanda pour lui et ce frère des lettres de noblesse. Il croyait que sa dernière victoire qui, au rapport de Rapin de Thoyras, avait autant fait tort aux affaires de l'archiduc Charles que la bataille d'Almanza, lui vaudrait cette distinction, la seule et unique qu'il réclamât. Mais le ministre réserva cette récompense pour quelque nouvelle action, pour quelque nouveau service rendu à l'Etat, comme s'il n'eût pas déjà assez fait, et qu'il eût eu besoin d'être aiguillonné pour être utile à la patrie et mériter les bontés du roi. Duguay-Troüin ne retira donc de son glorieux combat que des éloges.

Ayant arrêté un plan de croisière qui exigeait un profond secret, il se rendit à Versailles au commencement de l'année 1708, pour l'exposer au ministre et obtenir un plus grand nombre de bâtiments de guerre. Il s'agissait d'enlever la flotte du Brésil, défendue par sept vaisseaux de haut bord, anglais, portugais et hollandais. Dans le court séjour qu'il fit à Versailles, ayant eu occasion de donner à Louis XIV des détails sur son dernier combat, il dit en parlant de l'abordage du *Cumberland* : « *J'ordonnai à la* Gloire *de me*

» *suivre.* » Le roi lui adressa cette heureuse réponse : « *Et* » *elle vous fut fidèle, M. Duguay !* »

Après avoir à peu près obtenu ce qu'il était venu demander, il revint promptement à Brest, mu par cette généreuse impatience de servir son roi et son pays, et d'ajouter de nouveaux lauriers à ceux qu'il avait déjà moissonnés. Son frère de La Barbinais fut encore l'âme et le directeur de cet armement important qui se composait des vaisseaux :

Le *Lys*, de 74 canons, monté par Duguay-Troüin; le capitaine en second était le comte d'Arquien (1);

Le *Saint-Michel*, de 74, capitaine M. de Géraldin;

L'*Achille*, de 66, capitaine M. de Courserac;

Le *Dauphin*, de 56, capitaine M. de Gouyon-Beaufort;

Le *Jason*, de 54, capitaine M. de Nesmond;

La *Gloire*, de 40, capitaine M. de La Jaille;

L'*Amazone*, de 36, capitaine M. de Courserac, l'aîné;

L'*Astrée*, de 22, capitaine M. de Kerguélen;

La *Catherine*, de Middelbourg, de 8, capitaine M. René Daniel, cousin et filleul de Duguay-Troüin (corvette de construction hollandaise);

Le *François-Desmaretz*, de 30, capitaine M. Joseph Gravé fils (corsaire de Saint-Malo) (2).

Les officiers, de même que les capitaines, avaient été choisis parmi les anciens compagnons d'armes de Duguay-Troüin.

L'escadre, réunie sur la rade de Berthaume, mit sous voiles le 27 juillet. Le 3 août, à l'entrée du Tage, elle visite un navire sortant de Lisbonne; par lui elle apprend que la flotte doit se réunir à Terceire aux vaisseaux de guerre qui

(1) Dans le rapport de Duguay-Troüin, qui est aux archives, le nom est écrit d'Arquiau; nous nous sommes conformé à l'orthographe des Mémoires.

(2) Armé par noble homme Joseph Gravé père. — Le capitaine était Joseph Gravé fils, et non M. de Miniac, ainsi que le dit M. de La Landelle. M. de Miniac commandait alors la *Légère*, de Saint-Malo.

sont allés l'y attendre. Aussitôt Duguay-Troüin dirige ses vaisseaux au vent des îles Açores, afin de couper le chemin au convoi. Le 13, il prend un vaisseau portugais; par lui il sait que devant le vaste port de Ciudad-Ponta-del-Gada, au sud de l'île Saint-Michel, croisent quatre gros vaisseaux portugais et un hollandais. Là-dessus, il forme le projet d'aller les combattre avec le *Lys*, l'*Achille*, le *Saint-Michel* et le *Jason*. Mais M. de Géraldin, son compatriote et son ami, dont la famille avait un gros intérêt dans l'armement, fut d'une opinion opposée, et malheureusement elle prévalut parmi les autres capitaines. Malgré lui, Duguay-Troüin resta donc en croisière sur le point qu'il avait adopté.

La mouche la *Catherine*, envoyée à la découverte, rapportait que les vaisseaux ennemis continuaient leur station entre Terceire et Saint-Michel. Cet état de choses n'était pas encore désespérant. Sur ces entrefaites, un navire portugais, venant de l'ouest, eut connaissance de l'escadre, qui ne put l'atteindre, grâce à des brouillards qui survinrent. Malheureux de perdre ainsi dans l'inaction un temps précieux, Duguay-Troüin donne ses ordres pour le combat et se présente devant le port de Ciudad-del-Gada; mais il n'était plus temps. Le portugais, qui avait échappé à la poursuite de l'escadre, l'avait signalée aux croiseurs qui, depuis trois jours, avaient levé leur station pour retourner à Lisbonne. De l'île Saint-Michel, Duguay-Troüin se dirige sur *Orta*, dans l'île Fayal, dont il veut se rendre maître. En passant entre les îles du Pic et Saint-Georges, il aperçoit la ville de *Las Velas* et trois forts sur lesquels flotte le pavillon de Bragance. Il arrête aussitôt sa course et ordonne un débarquement. Pendant qu'il fait faire une fausse attaque sur un point, M. le comte d'Arquien débarque sur un autre, chasse les ennemis et prend position. En même temps, Duguay-Troüin somme le gouverneur de se rendre à discrétion. Les

Portugais épouvantés abandonnent Las Velas, et les Français, maîtres des issues, entrent dans la ville, où ils trouvent quinze drapeaux, quarante pièces de canon et des magasins remplis de blé et de vin.

Mais lorsque Duguay-Troüin faisait transporter sur son escadre les approvisionnements dont elle manquait, ainsi que les pièces à eau que chaque capitaine faisait remplir, une tempête se déclara et vint troubler cette opération; elle fut si violente, que les Français eurent beaucoup de peine à évacuer la ville et à regagner leurs vaisseaux. Ceux-ci n'eurent que le temps de mettre sous voiles pour éviter un naufrage. Duguay-Troüin avait donné le *rendez-vous* dans le port de Vigo, d'où il espérait se rendre devant Lisbonne en primant de vitesse la flotte brésilienne.

Le 8 octobre, l'escadre rencontre trois corsaires de Flessingue, qui convoyaient trois prises; ces corsaires prennent la fuite et le *Lys* parvient à reprendre deux des navires capturés. Alors Duguay-Troüin détache le *François-Desmaretz* et la *Catherine* pour les escorter jusqu'à Brest, où le corsaire malouin se perdit en reprenant la mer (1).

Les vents contraires qui soufflèrent sans interruption retardèrent la marche des vaisseaux. Le 25 octobre, ils eurent connaissance, de nuit, de dix bâtiments marchands; mais le mauvais temps qui survint leur fit perdre de vue ce convoi: le *Lys* et l'*Achille* se séparèrent des autres vaisseaux de l'escadre.

Le 29 du même mois, Duguay-Troüin prit une flûte anglaise, et, le 31, une galiote hollandaise; le même jour il entra avec l'*Achille* à Vigo, où il ne trouva aucun de ses camarades (2). En effet, la *Dauphine* avait fait voile pour

(1) Archives de la marine, Saint-Malo.

(2) Nous avons suivi le rapport fait à bord du *Lys* le 2 novembre 1708, en

France; le *Saint-Michel*, le *Jason*, la *Gloire* et l'*Amazone* s'étaient dirigés sur Cadix. M. de Géraldin, qui commandait cette division, après s'être muni d'eau et de vivres, quitta ce port pour retourner à Brest. En faisant route, il s'empara de trois petits navires anglais qui ne payèrent pas les frais de sa relâche.

Quant à la flotte du Brésil, elle atterra aux Açores, huit jours après le départ de l'escadre. Par une fatalité remarquable qui s'attachait à celle-ci, quoique les vaisseaux français fussent excellents voiliers, et malgré leur avance sur la flotte portugaise, les bâtiments qui la composaient purent entrer à Lisbonne ou dans les ports voisins, le 1er novembre, vingt-quatre heures seulement après l'arrivée du *Lys* et de l'*Achille* à Vigo.

Les dépenses que cet armement avait occasionnées furent en pure perte pour les intéressés. La Barbinais et Duguay-Troüin, qui y avaient risqué une partie de leur fortune, furent hors d'état de continuer des armements aussi considérables. Le gouvernement du roi lui-même, réduit aux expédients financiers les plus extraordinaires, pour faire face aux dépenses d'une guerre dévorante, ne pouvait plus aider le zèle des concitoyens dévoués qui demandaient son concours pour armer ses vaisseaux (1).

rade de Vigo. Ce rapport diffère, pour quelques détails, du récit des Mémoires, ce qui n'est pas étonnant, ces Mémoires ayant été écrits de souvenir longtemps après.

(1) Voici, pour faire le pendant à l'état de détresse du trésor au département de la marine, la copie d'une lettre de La Barbinais, qui dépeint la situation déplorable, à cette époque, du matériel de l'armée navale au port de Brest. Cette lettre, du 16 novembre 1708, est adressée à M. Beauvais-Lefer, à Saint-Malo :

« J'ay reçu, mon cher amy, vostre lettre du 12 courant. Pressez M. Lemper-
» rier de vous remettre les états en forme des débours que vous avez faits à la
» carenne du *Maure* à Saint-Malo. J'en ay besoing pour estre en estat de compter
» avec le trésorier et en retenir le montant sur le cinquiesme du Roy.

Ainsi Duguay-Troüin, qui s'était trouvé à la tête de dix bâtiments de guerre, ne put en armer que quatre l'année suivante (1709); encore fallut-il tout le zèle et tous les efforts de La Barbinais son frère. Directeur du nouvel armement, il parvint à mettre en mer le vaisseau l'*Achille*, que monta Duguay-Troüin, et les frégates l'*Amazone*, la *Gloire* et l'*Astrée*, qui avaient fait partie de la précédente escadrille. Ces frégates avaient pour capitaines MM. de Courserac, de La Jaille et de Kerguélen.

On était informé qu'un convoi de soixante voiles, destiné pour l'Angleterre et réuni à Kingsal (Irlande), devait en appareiller, protégé par trois vaisseaux de guerre. Duguay-Troüin, déterminé à tout risquer pour réparer les pertes de son précédent armement, quitte la rade de Brest vers la mi-février et va croiser sur son passage. Le 2 mars, au matin, en vue du cap Lézard, par un grand frais d'ouest, la division française découvrit la flotte et ses trois redoutables convoyeurs. Tout autre que Duguay-Troüin eût renoncé à attaquer l'ennemi : d'un côté, la mer était trop agitée pour tenter un abordage, et de l'autre, la supériorité de l'artil-

» Le *Saint-Esprit*, capitaine Raoul, est arrivé icy revenant de Cartagene. Il a » beaucoup souffert à la mer. Il confirme la perte de trois gallions, l'un sauté en » l'air, l'autre pris et le troisiesme eschoué à la coste.

» Mon frère Duguay a relâché le 30 du passé à Vigo, n'ayant fait que deux » mauvaises prises, chargées de quelque fer et merrain, c'est-à-dire rien. Tout » cela mon cher amy est bien triste. Il n'y a icy (Brest) de navires propres pour » la course que l'*Hercule* et le *Griffon*, de quarante-quatre pièces de canon, qui » marchent fort bien et que l'on désarme en ce port de lescadre de Dunkerque. » Les autres vaisseaux sont : le *Grand*, *Lelizabeth*, le *Glorieux*, le *Brillant*, » le *Maure*, le *Hardy* et la *Thetis* et le *George*; mais tous ceux-là ne marchent » pas assez bien pour la course. Il y en a qui seraient fort bons pour des voyages » au long-cours, entre autres, *Lelizabeth*, le *Glorieux*, le *Brillant* et la *The-* » *tis*, qui ont de grands fonds de calle. C'est mon cher amy ce qui soffre, estant » de tout mon cœur

» Votre très-humble et obéissant serviteur,

» De la Barbinais-Trouin. »

lerie des vaisseaux anglais ne permettait pas de chercher à les réduire au canon. Mais l'intrépide malouin sait que la fortune seconde la valeur un peu téméraire, et il ne veut pas laisser échapper l'occasion qu'elle lui offre; il se prépare donc au combat, espérant que le vent pourrait tomber durant l'action.

Pendant qu'il s'avance audacieusement avec un vaisseau et deux frégates pour attaquer trois vaisseaux de guerre, l'*Astrée* donne dans le convoi, l'*Achille* envoie en passant sa bordée au vaisseau serre-file et pousse sa pointe jusqu'au vaisseau commodore qu'il aborde de long en long. L'agitation des flots rompt ses grappins et le fait déborder. Il revient trois fois à la charge sans pouvoir pénétrer à bord de ce vaisseau de 70 canons; mais, du moins, par la vivacité de son feu, l'*Achille* couvre de morts les ponts et les gaillards de l'ennemi, coupe ses vergues de misaine et de petit hunier, en un mot, le met hors d'état de manœuvrer et de se défendre.

L'*Amazone* et la *Gloire* combattaient vaillamment les deux autres vaisseaux, qui portaient 60 et 50 canons ; mais il était temps que Duguay-Troüin allât à leur secours, car elles étaient trop inférieures en artillerie pour leur prêter longtemps le côté, et trop faibles d'échantillon pour qu'on pût les aborder par un si gros temps sans courir risque de sombrer le long de leurs bords. Duguay-Troüin va se placer entre la ligne ennemie et la *Gloire*, et tandis que cette frégate répare ses avaries à l'abri de l'*Achille*, l'*Amazone* reçoit l'ordre de courir sur les navires du convoi; Duguay-Troüin, avec un vaisseau et une frégate, maintient en respect trois vaisseaux de guerre ennemis qui n'osent s'opposer à ce qu'il fasse amener quatorze bâtiments marchands, et les place entre l'*Achille* et la *Gloire*. Le commandant français espérait les amariner aussitôt que ses embarcations et celles de M. de

La Jaille seraient réparées pour pouvoir être mises à la mer.

Pendant que les Français et les Anglais faisaient route de compagnie, il survint un si violent orage que la *Gloire* en fut démâtée et que l'*Achille* engagea le plat-bord à l'eau. C'en était fait de Duguay-Troüin, l'*Achille* sombrait si les écoutes de ses huniers ne se fussent rompues ! Les bâtiments marchands qui avaient baissé pavillon, aussi bien que les trois vaisseaux de guerre, profitèrent de cet événement pour se sauver, en laissant arriver sur les côtes d'Angleterre, peu éloignées. L'*Astrée* n'ayant pu amariner ses prises, parce que sa chaloupe se brisa quand on la mit à l'eau, eut le regret de les voir fuir pendant le coup de vent, obligée qu'elle était de songer à sa propre sûreté. Heureusement l'*Amazone* avait amariné cinq navires, dont deux allèrent faire naufrage sur les côtes ennemies; le troisième se sauva dans le port de Calais; les deux autres, le *Joseph-et-Thomas* et le *Delfort*, chacun de 300 tonneaux, venant de la Virginie, entrèrent, le 18 mars, à Saint-Malo, où l'*Amazone* et l'*Astrée* les avaient précédés de deux jours (1). Quant à l'*Achille* et à la *Gloire*, ils regagnèrent le port de Brest avec beaucoup de peine, vu le mauvais temps et l'état déplorable dans lequel se trouvaient ces bâtiments.

Comme la campagne n'était pas finie, Duguay-Troüin s'empressa de réparer ses deux vaisseaux pour reprendre la mer. Il y avait peu de jours qu'il avait établi sa croisière à l'entrée de la Manche, lorsqu'il découvrit, à l'approche de la nuit, le vaisseau le *Bristol*, de 60 canons, courant vent

(1) Archives de la marine de Saint-Malo. — L'arrivée de ces prises provoqua, comme de coutume, certaines formalités par devant M. le lieutenant-général de l'amirauté ; nous ne donnerons ici que quelques mots du préambule de son rapport, comme renseignements historiques : « A comparu damoiselle Charlotte « Trouin de la Garde, faisant et agissant pour son frère de La Barbinais-Trouin, « directeur des armements des vaisseaux du roi, etc. »

arrière vers les côtes d'Espagne. Duguay-Troüin conserve l'anglais jusqu'au jour, le rejoint, le combat au canon et l'enlève à l'abordage au bout de trois quarts-d'heure de résistance. Cet engagement fut si vivement conduit, que la *Gloire*, restée de l'arrière, ne put arriver assez tôt pour prendre part à l'action. Le *Bristol* était amené lorsqu'elle arriva sur le théâtre du combat. Mais à peine ce vaisseau se trouva-t-il en la possession des Français, qu'il fut environné par une escadre anglaise, au milieu de laquelle, quoique tout neuf, il coula à fond. Dans ce sinistre, malgré les secours des vaisseaux ennemis, il n'y eut malheureusement à se sauver qu'une partie des Français et des Anglais qui étaient à bord.

Lorsque Duguay-Troüin s'était vu forcé d'abandonner sa conquête, il avait fait à la *Gloire* le signal de retraite et celui de *liberté de manœuvres.* En conséquence, chacun des deux bâtiments français se mit sous l'allure qui lui était la plus favorable. L'*Achille,* quoique tout désemparé, par suite de son glorieux combat, parvint à se soustraire à la chasse obstinée que lui appuyèrent les vaisseaux ennemis; mais la *Gloire* n'eut pas ce bonheur-là; elle fut rejointe par les meilleurs voiliers anglais qui s'étaient mis à sa poursuite. M. de La Jaille se défendit avec sa valeur accoutumée et n'amena qu'à la dernière extrémité, après avoir rempli tous ses devoirs. Le lendemain de son combat contre le *Bristol*, Duguay-Troüin rencontra une frégate anglaise qui sortait de la Manche; tout autre que lui, vu le délabrement de l'*Achille*, eût évité les chances d'une nouvelle rencontre, mais il n'hésita pas un instant à attaquer l'ennemi, et après une action vigoureuse, l'*Achille* fit baisser pavillon à la frégate et la conduisit au port de Brest, où il désarma vers la fin du mois de mai.

Enfin le temps était venu où une récompense vraiment

royale pour le temps, celle à laquelle notre héros aspirait pour l'honneur de sa famille, allait lui être décernée. En effet, Louis XIV, satisfait des éminents services de Duguay-Troüin et de ceux de La Barbinais-Troüin, accorda aux deux frères les lettres de noblesse les plus distinguées, avec le droit de porter des armoiries timbrées (1). Duguay-Troüin alla à Versailles remercier le roi en personne et lui faire sa cour. Pendant le séjour qu'il y fit, il arma le *Jason*, l'*Amazone* et l'*Astrée*, sous le commandement de M. de Courserac; cet officier s'acquitta fort dignement de la mission qu'on lui avait confiée, fit plusieurs prises et revint désarmer à Brest.

Duguay-Troüin, qui abhorrait le métier de courtisan, persuadé qu'en cherchant les ennemis du roi pour les combattre, c'était le meilleur moyen de lui faire sa cour, prit congé de Sa Majesté et revint, au printemps de l'année 1710, à Brest, où il avait donné ordre, sur l'autorisation du ministre, d'armer les vaisseaux le *Lys*, l'*Achille*, la *Dauphine*, le *Jason* et la frégate l'*Amazone* (2). Il mit son pavillon à bord du premier, et donna les autres à MM. le comte d'Arquien, le chevalier de Courserac, de Courserac aîné et de Kerguélen.

Duguay-Troüin alla avec sa division croiser au large des Blaskets, afin de rencontrer sur ce point d'atterrage cinq vaisseaux de la compagnie des Indes-Orientales richement chargés, escortés par deux vaisseaux de guerre, au devant desquels l'amirauté anglaise en avait dépêché deux autres. L'un de ces derniers, le *Glocester*, vaisseau de 66 canons,

(1) Les armoiries sont un écu d'argent, à une ancre de sable et un chef d'azur, chargé de deux fleurs de *lys* d'or; cet écu est timbré d'un casque de profil, orné de six lambrequins d'or, d'azur, d'argent et de sable, et au dessus en cimier, pour devise : Dedit hæc insignia virtus *(le courage a donné ces insignes)*.

(2) On voit régner dans le matériel de l'armée navale la détresse du trésor signalée par de La Barbinais. Duguay-Troüin est réduit à employer constamment les mêmes vaisseaux.

15

sortant de dessus les chantiers, se trouva en vue de la division; chassé immédiatement par le *Lys* et atteint par lui, il fut combattu avec une indicible ardeur et contraint d'amener après une heure de combat et avant l'arrivée des autres bâtiments de la division. Duguay-Troüin, qui avait trouvé à bord du *Glocester* les instructions de l'amirauté (1) d'Angleterre, y mit un équipage français et choisit entre tous les braves officiers de la division M. de Nogent, son capitaine en second, pour le commander.

Cet heureux début fit espérer que les vaisseaux attendus n'échapperaient pas à la division française; mais son commandant tomba très-dangereusement malade; malheureusement encore des brumes fort épaisses couvrirent la mer durant quinze jours et favorisèrent le passage des vaisseaux des Indes. Duguay-Troüin, qui en avait le pressentiment, fit courir à toutes voiles sur les côtes d'Irlande dès que le brouillard fut dsssipé, et en arrivant à la vue du cap Clare, il les aperçut qui entraient dans les ports de Cork et de Kingsal. L'escadrille continua de croiser encore quelque temps et prît un bâtiment anglais chargé de tabac, qu'elle conduisit à Brest, où Duguay-Troüin débarqua mourant. Heureusement encore, pour les intérêts et la gloire du pays qu'après plusieurs mois de souffrance, sa constitution de fer surmonta le mal et qu'il put entreprendre le voyage de Versailles, où il avait hâte de se rendre. C'est que Duguay-Troüin, dans les premiers mois de sa convalescence, s'était occupé d'un projet qui devait assurer la conquête de Rio-Janeiro, et il voulait le mettre à exécution.

M. Du Clerc, capitaine de vaisseau comme lui, venait d'échouer dans l'attaque de cette place et y avait péri assassiné. Plusieurs autres Français, malgré la capitulation, avaient été massacrés, et ceux échappés au meurtre mou-

(1) Le manuscrit porte l'*amiral d'Angleterre*.

raient de faim et de misère. C'était tout à la fois pour venger sa patrie de cette défaite, délivrer ses malheureux compatriotes et enrichir l'Etat des dépouilles de l'ennemi, que Duguay-Troüin proposa au ministre le plan de l'expédition qu'il méditait contre la colonie portugaise.

Mais une difficulté immense se présentait; les ressources de l'Etat étaient plus épuisées que jamais, et l'expédition devait coûter au moins douze cent mille livres tournois. Duguay-Troüin s'adressa à ses meilleurs amis, à ceux-là qui l'avaient aidé de leur bourse et de leur crédit dans toutes ses expéditions. Ces amis, qui étaient Malouins (1), considérant combien le roi de Portugal, entré dans la grande alliance contre la France et l'Espagne, avait, dans la présente guerre, causé de préjudices et de traverses à ces deux royaumes, résolurent, pour le bien de l'Etat, de seconder les projets de leur illustre compatriote. En effet, Lisbonne servait en même temps de lieu de relâche aux flottes ennemies, de point de débarquement aux troupes étrangères qui allaient guerroyer en Espagne, et d'entrepôt aux vivres et munitions de guerre qu'elles consommaient. On vit donc alors six négociants de Saint-Malo former, dans des vues glorieuses, le dessein de venger à leurs frais deux grandes nations. Pour y parvenir, ils formèrent une société de seize directions entre eux et leurs amis. Il leur fallait armer une escadre proportionnée par sa force à l'importance de l'entreprise.

L'un de ces négociants, esprit droit et conciliant (2), se rendit à Paris pour agir de concert avec Duguay-Troüin et s'entendre avec le contrôleur-général des finances et le mi-

(1) Nous empruntons ces détails à M. Porée-Duparc, qui, témoin du fait et parent ou ami des actionnaires, les écrivait en 1712, c'est-à-dire un an après l'acte de société et durant la liquidation de cette société.

(2) « Je ne nomme personne, écrivait Porée-Duparc, crainte d'être soup- » çonné de partialité. » Cette personne était M. Gallet de Coulanges. (*Archives de Saint-Malo.*)

nistre de la marine. Ces deux députés de l'association malouine s'adressèrent à S. A. S. le comte de Toulouse, gouverneur de Bretagne, lequel, surpris de la grandeur de ce projet, voulut bien s'y associer pour deux directions, dont il remplit exactement et avec noblesse toutes les conditions, comme un simple négociant. M. Gallet de Coulanges, qui devint maître d'hôtel du roi et contrôleur-général de la maison de Sa Majesté, parvint par son crédit, son adresse et son habileté, à vaincre une foule d'obstacles que rencontrait l'opération à sa création.

Louis XIV ayant donné son assentiment à l'armement projeté en accordant ses vaisseaux, les Malouins, qu'animait l'association du comte de Toulouse, *donnèrent tête baissée dans l'entreprise*, et tout marcha rapidement. Cependant les arsenaux de Brest se trouvaient dépourvus de munitions de guerre; les vins et les eaux-de-vie nécessaires pour la campagne manquaient aussi. Il fallait faire venir du dehors ce que l'on ne pouvait trouver, et ce fut une cause de retard. Au moment du départ, les vents contraires apportèrent obstacle au ralliement général de l'escadre, dont plusieurs vaisseaux s'armaient dans différents ports du royaume, pour ne pas donner l'éveil à l'ennemi.

Sur ces entrefaites, le *Mars*, équipé à Dunkerque, ayant rejoint Duguay-Troüin, celui-ci, avec cette promptitude et cette activité qui lui réussissaient si bien, appareilla le 3 juin pour aller lui-même rallier ceux de ses navires qu'on armait au Port-Louis, à La Rochelle et à Rochefort. Heureusement ce grand homme prit ce parti, car deux jours après son départ une escadre de vingt vaisseaux apparaissait devant Brest pour l'y bloquer. Le 4, à l'entrée du Port-Louis, le *Chancelier* et la *Glorieuse* se réunirent à l'escadre, qui fit route vers la rade de La Rochelle, où elle mouilla le lendemain et trouva le *Fidèle*, l'*Aigle* et les traversières-galiotes le *Patient* et la *Françoise*.

Voici l'état général de la flotte réunie devant La Rochelle, flotte dont la glorieuse et rapide campagne devait, en couronnant les exploits maritimes de Duguay-Troüin, clore l'ère navale de la France sous le règne de Louis XIV :

VAISSEAUX.	CANONS.	MORTIERS.	HOMMES.	COMMANDANTS.
Le *Lys*.........	74	»	672	Duguay-Troüin, capitaine de vaisseau.
Le *Magnanime*..	74	»	658	Le chevalier de Courserac, capitaine de frégate.
Le *Brillant*.....	66	»	532	Le chevalier de Goyon, *idem.*
L'*Achille*.......	66	»	545	Le chevalier de Beauve, lieutenant de vaisseau.
Le *Glorieux*....	66	»	528	De La Jaille, *idem.*
Le *Fidèle*.......	60	»	488	De La Moinerie-Miniac, commissionné capitaine de frégate.
Le *Mars*........	56	»	541	La Cité-Danycan, *idem.*
L'*Amazone*.....	36	»	228	Des Chenais-Lefer, commissionné lieutenant de vaisseau.
La *Bellone*......	36	2	228	Kerguélen, capitaine de brûlot.
L'*Astrée*.......	22	»	151	De Rogon, commissionné capitaine de brûlot.
L'*Argonaute*....	46	»	287	Le chevalier Du Bois de la Motte, enseigne de vaisseau.
L'*Aigle*.........	40	»	256	De La Mare de Can, commissionné lieutenant de vaisseau.
La *Concorde*....	20	»	94	De Pradel-Daniel, *idem.*
Le *Patient*......	»	2	30	Métifeu, maître pilote.
La *Françoise*...	»	2	30	La Caillodière, *idem.*
Le *Chancellier*..	40	»	236	Durocher-Danycan, sans commission du ministre.
La *Glorieuse*....	30	»	200	La Perche, *idem.*
TOTAUX......	738	6	5,684 (*)	

(*) Ce chiffre est conforme à celui que donne le Recueil des campagnes de Duguay-Troüin, publié par Ozanne. Suivant M. Georges de La Landelle, le total des hommes embarqués se montait à 5,824. Porée-Duparc dit qu'il y avait, en plus des équipages, 2,500 soldats de la marine du roi.

Douze de ces bâtiments avaient été armés aux dépens des seize directions, et les cinq autres par des armateurs particuliers ou par leurs propriétaires (1).

Les directions étaient ainsi réparties, savoir :

A Monseigneur le comte de Toulouse...............	2	directions.
A M. Gallet de Coulanges.........................	3	—
A M. De La Barbinais-Troüin......................	3	—
A M. de l'Espine-Danycan.........................	2	—
A M. Beauvais-Lefer..............................	2	—
A M. de Langrolé-Couin...........................	1	—
A M. de La Saudre-Lefer..........................	1	—
A M. de Belle-Isle-Pepin.........................	1	—
A M. Nicolas Chapdelaine.........................	1	—
Total.............	16	—

Duguay-Troüin ayant opéré la jonction de toutes ses forces et complété huit mois de vivres, mit sous voiles le 9 juin ; l'escadre, favorisée par une belle brise d'est, sortit du Perthuis et prit la pleine mer. Le 21, l'*Amazone* s'empara d'un navire anglais sortant de Lisbonne avec un chargement de blé ; ce dernier reçut un équipage français et suivit l'escadre, dont les vaisseaux jetèrent l'ancre dans le vaste port de l'île Saint-Vincent, l'une des îles du Cap-Vert. Duguay-Troüin en repartit le 6 août, après y avoir fait de l'eau et exercé les troupes.

Le 11 août, à la suite de bien des contrariétés, l'escadre passa l'équateur, et, le 12 septembre, elle arriva à l'ouvert de la baie de Rio-Janeiro. A une heure de l'après-midi, les vaisseaux français s'engagèrent dans l'étroit goulet de Rio-Janeiro, sous pavillon anglais ; mais la forteresse de Santa-

(1) Des armateurs de Saint-Malo armèrent à leurs frais le *Mars*, l'*Argonaute* et la gabarre la *Concorde*; les frégates-corsaires le *Chancellier* et la *Glorieuse* furent armées par leurs propriétaires MM. de la Tranchardière et de La Motte-Gaillard. (*Arch. de Saint-Malo.*)

Cruz, qui est à droite, et qui était sur le *qui-vive*, commença le feu. Le *Magnanime*, qui ouvrait la marche, voyant sa nationalité reconnue, amena les couleurs britanniques et envoya sa bordée en hissant le pavillon du roi. Tous les forts du dedans et du dehors tirèrent sur les bâtiments de l'escadre, qui passèrent beaupré sur poupe, faisant feu des deux bords et avec une régularité de marche qui eût été admirable, même en entrant dans un port ami. Non-seulement ils supportèrent les décharges multipliées de l'artillerie des forts, mais encore celles d'une division de trois vaisseaux de guerre et quatre frégates, mouillée devant la ville, sous les ordres de Don Gaspard d'Acosta.

Toutefois, le feu de cette multitude de batteries, élevées des deux côtés du goulet, n'arrêta pas plus la marche de l'escadre que celui des vaisseaux portugais. Ceux-ci, effrayés de l'audacieuse contenance des Français et craignant d'être enlevés à l'abordage, coupèrent leurs amarres et allèrent s'échouer sous les canons de la ville.

A quatre heures, l'escadre mouilla hors de portée de canon de tous les forts, et de là Duguay-Troüin fit toutes ses dispositions d'attaque. Néanmoins, il fut surpris de trouver cette colonie dans un état différent de celui dont on l'avait flatté. Outre la garnison ordinaire, depuis la malheureuse tentative de M. Du clerc, cinq régiments de troupes réglées avaient été amenés d'Europe par les vaisseaux de Don Gaspard; puis, quoiqu'on se fût attaché à tenir secret le but de l'expédition, il avait fini par être connu de la reine d'Angleterre. Pendant qu'une escadre se disposait à aller bloquer Brest, un paquebot se rendait dans le Tage pour prévenir le roi de Portugal, et celui-ci, n'ayant aucun navire prêt à mettre sous voiles, envoyait le même paquebot de Lisbonne à Rio-Janeiro, où il arriva un mois avant l'escadre française. Le gouverneur, Don Francisco de Castro-

Morais, avec les puissants secours qu'il avait reçus, fit ajouter de nouvelles fortifications à celles qui existaient, et les garnisons des forts, qui avaient été doublées, se tenaient sur leurs gardes. Ce contre-temps, qui devait faire échouer l'entreprise, ne servit qu'à faire éclater le génie de Duguay-Troüin.

Nous ne suivrons pas cet illustre capitaine dans les divers événements qui ont marqué son expédition. Cette notice historique, déjà très-étendue, nous force de renvoyer le lecteur aux Mémoires du héros malouin, où, contre sa coutume, toutes ses opérations se trouvent décrites jour par jour et avec un soin extrême. Il est vrai que la conquête de Rio-Janeiro était la plus importante de sa carrière militaire, et qu'elle formait le dernier acte de sa vie active de marin. Nous nous contenterons donc d'indiquer les principales phases de cette mémorable et glorieuse entreprise.

Dans la nuit du 12 au 13, Duguay-Troüin commença l'attaque. Durant la nuit suivante, il prit quatre bâtiments de commerce qui s'étaient réfugiés sous les bateries de la place, et le 14, à la pointe du jour, il débarqua trois mille hommes. Le 19, ses travaux de siége étaient terminés, et les troupes occupaient une excellente position. Le moment de sommer les ennemis de se rendre étant arrivé, Duguay-Troüin écrivit au gouverneur. Son message fut envoyé par un tambour (1) qu'une pirogue conduisit à terre. Le tambour revint, apportant une réponse de Don Francisco de Castro-Morais, qui annonçait qu'*il se défendrait jusqu'à la dernière goutte de son sang*. Aussitôt la canonnade recommença.

Le *Brillant* et le *Mars*, embossés près de terre, secondèrent de leur feu celui des batteries élevées par nos troupes,

(1) D'après une chanson populaire de l'époque, ce tambour appartenait au vaisseau l'*Achille*.

et une partie des retranchements fut démolie. Duguay-Troüin se disposa à livrer l'assaut le lendemain 21. A cet effet, il fit embarquer de nouvelles troupes dans les chaloupes, avec ordre de s'aller loger dans cinq bâtiments portugais abandonnés et mouillés à portée de fusil du rivage. Pendant le trajet des embarcations, un orage accompagné d'éclairs survint et les fit apercevoir des ennemis, qui les accueillirent par un très-grand feu de mousqueterie. Mais le commandant français voyant le ciel se couvrir, avait fait pointer de jour les canons de ses vaisseaux contre les retranchements. Au premier coup de fusil des Portugais, il mit le feu à une pièce de son bord, ce qui fut le signal d'un embrasement général, et la rade entière s'illumina des feux de l'artillerie française. Aux éclats redoublés d'un tonnerre affreux se joignirent les détonations des canons et des mortiers; les bombes et la foudre sillonnaient les nuages, et malgré une averse continuelle, elles allumèrent un vaste incendie dans la ville. La consternation fut générale.

Le 21, à la pointe du jour, au moment où Duguay-Troüin s'avançait à la tête des troupes pour livrer l'assaut, M. de Sa Salle, qui avait servi d'aide-de-camp à M. Du Clerc, parut et annonça que les milices, ainsi que la populace, frappées de terreur, avaient abandonné la ville et entraîné avec elles les troupes réglées; mais que celles-ci, en se retirant, avaient mis le feu aux magasins les plus riches et laissé des mines sous les forts, afin d'ensevelir les Français sous leurs ruines. Quant à lui, il avait profité du désordre pour s'échapper et venir prévenir à temps de ce qui avait eu lieu.

Duguay-Troüin entra avec précaution dans la place abandonnée; il visita et garnit les postes, délivra les prisonniers français et s'occupa des intérêts du roi.

Le 23, il prit possession des forts extérieurs et fit mouiller son escadre près de la ville, en terre de l'île de Villegagnon.

Le lendemain, il rançonna pour 20,000 écus un navire anglais qui s'était caché au fond de la baie. Les jours suivants, en même temps qu'il pressait l'embarquement des marchandises et des espèces monnayées à bord de ses navires, il ouvrait des négociations avec Don Francisco de Castro-Morais, pour le rachat de la ville. L'activité de Duguay-Troüin était très-nécessaire dans cette occasion, parce que les Portugais cherchaient à gagner du temps. Don Gaspard d'Acosta avait rassemblé les troupes éparses, et Don Antonio d'Albuquerque arrivait des mines, à marches forcées, à la tête d'un corps de quinze mille hommes.

Le 10 octobre, les propositions furent acceptées et la convention signée de part et d'autre. Le gouverneur, qui s'était engagé à payer 610,000 cruzades, à livrer 5,000 caisses de sucre, et à fournir tous les bestiaux dont les Français pourraient avoir besoin, avait donné douze de ses principaux officiers pour ôtages, et il remplit exactement toutes les conditions du traité.

En attendant le dernier paiement, qui eut lieu le 4 novembre, jour auquel on remit la ville aux Portugais, en ne gardant que les forts de l'entrée du port, Duguay-Troüin avait fait embarquer toutes les caisses de sucre sur ses vaisseaux, sauf cinq cents qu'on mit à bord de la prise la *Reine-des-Anges*. Il avait aussi fait charger deux autres navires, la *Concorde* et la *Notre-Dame-de-l'Incarnation* (1), de toutes les marchandises qui n'étaient propres que pour la mer du Sud. Le reste du butin, y compris les bâtiments capturés, fut vendu aux Portugais aux meilleures conditions que l'on put obtenir, et sous le contrôle de M. Ricouard, inspecteur de la marine, embarqué comme intendant sur l'escadre. Toutefois, il faut en excepter les vaisseaux de guerre échoués

(1) Porée-Duparc; archives de Saint-Malo.

et un autre bâtiment marchand qui n'avait pas trouvé d'acheteurs. Ces bâtiments furent incendiés le 11. Le lendemain, Duguay-Troüin envoya aux PP. Jésuites tous les vases sacrés, de même que l'argenterie et les ornements d'église qu'il avait fait ramasser dès les premiers jours de son entrée dans la ville.

Le 13 novembre, toute l'escadre mit à la voile; une fois en dehors du goulet, les deux bâtiments destinés pour la mer du Sud firent voile pour leur destination, bien équipés et fournis de tout ce qui leur était nécessaire. Duguay-Troüin ne ramenait que cinq cents hommes de l'expédition de M. Du Clerc, et il avait formé la louable résolution de toucher à la baie de *Tous-les-Saints*, afin de délivrer le reste des Français qui s'y trouvaient. Mais les calmes, puis les vents contraires, s'opposèrent à ce qu'il pût lui donner suite.

Le 3 décembre, l'escadre se sépara de la *Reine-des-Anges*, dont la mauvaise marche faisait perdre du temps; la frégate l'*Aigle* eut ordre de la convoyer. Le 26, on coupa la ligne équinoxiale. Le 13 janvier 1712, l'escadre se trouvant dans le sud-ouest des Açores, fut accueillie par un vent violent, variable de l'est au sud. Sa violence augmenta pendant plusieurs jours consécutifs. Le 19 (1), les vaisseaux arrivèrent à la hauteur des îles; jusque-là, ils s'étaient tous conservés; mais ce même jour le commandant perdit de vue le *Mars* et le *Fidèle*. Le 21, la tempête reprit avec une nouvelle furie, et tous les vaisseaux furent en danger de périr. Le *Lys* reçut un coup de mer si violent que Duguay-Troüin crut un instant la mort inévitable au milieu des abîmes de l'Océan. Cet orage s'apaisa et le *Lys* rejoignit le *Brillant*, l'*Argo-*

(1) Date donnée par le manuscrit. C'est par erreur que les Mémoires imprimés portent le 29 janvier.

naute, la *Bellone*, l'*Amazone* et l'*Astrée*, avec lesquels il entra à Brest, le 6 février 1712. L'*Achille* et le *Glorieux* s'y rendirent deux jours après. Le *Mars*, démâté de tous ses mâts, atteignit la Corogne et revint au Port-Louis. L'*Aigle* relâcha à Cayenne avec la *Reine-des-Anges*, et il y sombra à l'ancre; mais l'équipage repassa en France à bord de son escorte. Le *Chancellier* et la *Glorieuse* se rendirent à Saint-Malo (1) sans avoir éprouvé d'avaries.

Le *Magnanime* et le *Fidèle*, qui avaient près de douze cents hommes d'équipage, périrent corps et biens. La confiance de Duguay-Troüin en M. le chevalier de Courserac était si grande, qu'il avait fait charger sur son vaisseau, le *Magnanime*, plus de 600,000 livres en or et en argent, ainsi qu'une grande quantité de marchandises de prix; en un mot, presque toutes les richesses étaient embarquées sur le *Lys* et le *Magnanime*.

Les retours du chargement des navires la *Concorde* et la *Notre-Dame-de-l'Incarnation*, envoyés dans les mers du Sud, joints à l'or et aux effets apportés de Rio-Janeiro, payèrent la dépense de l'armement et du désarmement, qui s'éleva à 1,600,000 livres (2) et donnèrent, après le prélèvement du produit appartenant au roi et du dixième revenant aux états-majors et équipages, 92 pour 100 de profit à ceux qui s'étaient intéressés dans l'entreprise. Enfin, si l'on ajoute la perte de 500,000 livres de mauvais crédits dans les mers du Sud, à celles des vaisseaux le *Magnanime*, le *Fidèle* et l'*Aigle*, malheurs que la prudence humaine ne put prévoir ni empêcher, on peut affirmer que les actionnaires manquèrent à gagner un bénéfice de 100 pour 100 en plus de celui qu'ils firent.

(1) Archives de la marine de Saint-Malo. C'est sans doute par oubli que Duguay-Troüin ne parle pas du retour de ces deux bâtiments.

(2) Porée-Duparc; archives de Saint-Malo.

Mais cette glorieuse expédition, qui fut le dernier effort de la marine à l'agonie, n'eut dans le principe aucun retentissement; l'accueil que reçut le héros qui avait osé l'entreprendre fut des plus froids (1); l'enthousiasme qu'elle devait exciter fut étouffé, et nul cri de victoire ne se fit entendre. Il est vrai que la cour était encore dans le deuil par la perte de M. le Grand Dauphin; que la France éprouvait, au moment du retour des vaisseaux, la plus vive douleur, causée par la mort de la princesse Adélaïde, arrivée le 12 février; que le décès du duc de Bourgogne, son époux, qui eut lieu six jours après, et celui du duc de Bretagne, enlevé presque immédiatement, à l'âge de cinq ans, étaient venus ajouter à la consternation générale. Personne ne voulut attribuer ces pertes consécutives à des événements naturels.

A ces malheurs se joignirent d'autres causes qui firent laisser dans l'oubli les exploits de Duguay-Troüin et des braves qui l'avaient secondé : la jalousie et la malveillance s'en mêlèrent. Comme aucun bénéfice n'était assuré, puisque le retour des deux vaisseaux envoyés dans les mers du Sud restait incertain, il en résulta que quelques-uns des directeurs et bon nombre des intéressés accueillirent et accréditèrent les perfides versions qui se débitaient sur sa probité, à l'occasion des pillages qui avaient eu lieu et qu'il ne put pas toujours réprimer (2). Ses rivaux, envieux de sa gloire, attaquèrent son expédition avec un acharnement incroyable; ils lui firent un crime de la non-restitution des officiers de

(1) Porée-Duparc; archives de Saint-Malo.

(2) « Il est vrai que les directeurs n'ont pas eu la meilleure part au gasteau; » tous les officiers, soldats et matelots qui ont mis pied à terre en sont revenus » très-riches, et que la poudre d'or a été très-commune entre eux, comme le » prouvent le jeu et la bonne *chair* chez ceux qui n'ont pas eu la prudence de » cacher ou de ménager leur fortune. Voilà ce que j'ai pu dire de certain sur la » prise de Rio-Janeiro jusqu'au 16 mai 1712. » (Porée-Duparc; archives de Saint-Malo.)

Du Clerc, restés à Saint-Salvador, quoiqu'il eût fait tous ses efforts pour obtenir, par négociation, leur renvoi, et qu'il se fût réservé la satisfaction d'aller les délivrer lui-même en revenant en France, ce qui aurait eu lieu si les vents contraires et le manque d'eau n'étaient venus s'opposer à son généreux projet.

Cependant le comte de Toulouse, amiral de France, par sa lettre du 14 février, de Marly, et le maréchal de Châteaurenault, par la sienne du 15 février, de Rennes, s'étaient empressés de complimenter Duguay-Troüin sur le succès de son entreprise, *qui honorait la marine.*

M. de Coëtlogon, lieutenant-général, M. de Beauharnais, M. de Sorel, lui avaient adressé leurs félicitations *sur la plus belle et la plus grande entreprise qu'on pût imaginer.* Ces témoignages si affectueux d'hommes éminents et dignes appréciateurs de son mérite consolaient le héros malouin de l'injustice qu'il avait rencontrée chez beaucoup d'autres. Il désarma ses vaisseaux et alla à Saint-Malo conférer avec ses intimes amis et se reposer parmi les siens des fatigues qu'il avait essuyées.

Mais, à mesure que la douleur publique se calmait, l'attention se reportait sur le vainqueur de Rio-Janeiro. On apprit, par des lettres de Lisbonne, que les dommages soufferts par les Portugais s'élevaient à 30 millions (1), et qu'en outre l'expédition avait causé une grande dépense aux Hollandais et aux Anglais. En effet, indépendamment de l'escadre de vingt vaisseaux que ces derniers avaient armée pour bloquer Duguay-Troüin dans Brest, ils avaient envoyé des divisions navales dans leurs principales colonies. La reine Anne ne s'en était pas tenue là : dans la prévision que les vaisseaux français serviraient à porter le Prétendant en An-

(1) Porée-Duparc ; archives de Saint-Malo.

gleterre, cette princesse affaiblit son armée de Flandre de six mille hommes de ses meilleurs soldats, ce qui occasionna une diversion favorable à celles de nos troupes qui lui étaient opposées.

Enfin, après deux mois de repos à Saint-Malo, Duguay-Troüin se rendit à Versailles, où le roi lui témoigna une grande satisfaction de sa conduite. Alors chacun voulut voir l'homme extraordinaire qui, en dix jours et avec quelques milliers d'hommes, avait pris une des plus fortes places connues. Une dame de la cour s'écria avec transport à son aspect : *Que je suis aise de voir un héros en vie!* Cependant, malgré la protection ouverte de M. de Pontchartrain, la jalousie et l'intrigue firent ajourner la récompense qu'il méritait, c'est-à-dire sa nomination de chef d'escadre. Mais, toujours modeste et généreux, il ne s'en plaignit pas : « Il » y avait, dit-il dans ses Mémoires, beaucoup d'officiers » distingués par leurs services et par leur naissance, et plus » anciens que moi. » En attendant la grande promotion d'officiers-généraux, le monarque le gratifia d'une pension de 2,000 livres sur l'ordre de Saint-Louis, et le nomma commandant de la marine à Saint-Malo.

L'accueil qu'il reçut de ses concitoyens apporta quelque consolation aux traverses qu'il essuyait au milieu de sa gloire et de sa popularité. Dans sa ville natale, où sa mémoire est restée en vénération, les mères le montraient avec envie à leurs aînés et berçaient les plus jeunes aux refrains d'une chanson populaire sur la prise de Rio-Janeiro (1).

(1) Voici un échantillon de cette chanson contemporaine de celle de *Malborough s'en va-t-en guerre*; il pourra donner une idée de la faconde malouine de l'époque. La révolution de 1789 a fait oublier, même dans le peuple, ce chant national, qui se transmettait de génération en génération pour endormir les marmots :

La répartition des parts de prises qui eut lieu l'année suivante le força de quitter sa retraite et d'aller à Brest ; là il eut encore à repousser d'iniques accusations. Abreuvé d'amertume, malheureux des malheurs de la France, surtout de la honteuse clause du traité d'Utrecht relative à la démolition du port de Dunkerque, illustré par Jean-Bart, Duguay-Troüin revint à Saint-Malo, et se retira à sa maison de campagne de la *Flourie*, près de la Rance. On y voit encore, au nord du jardin, une petite élévation naguère couronnée d'un ormeau, qui se nomme toujours le *Berceau de Duguay-Troüin* : là, sous le feuillage, et afin d'oublier les attaques de ses ennemis, le fameux capitaine se complaisait, en prenant le café avec ses amis, à deviser des circonstances de sa vie; là encore, il s'occupait avec zèle à obtenir des récompenses pour les marins qui avaient servi sous ses ordres, ou des pensions pour leurs veuves et leurs enfants. Jamais aucun chef n'eut tant à cœur les intérêts de ses subalternes; on retrouvait toujours en lui le capitaine qui avait dit après une victoire : « *Je suis trop récompensé, si* » *j'obtiens l'avancement de mes officiers.* »

Au commencement du mois d'août 1715, Duguay-Troüin se rendit à Versailles. Un jour, il se tenait parmi la foule de courtisans qui s'étaient placés sur le passage du roi, lorsqu'il se rendait à la messe. Louis XIV l'ayant aperçu, fit quelques pas de son côté, afin de lui annoncer lui-même,

Duguay za tenvoyé
Un tambour de la Chile.... (*bis*)
Pour demander à ces braves guerriers
S'ils voulaient capituler.

Les dames du château
Se mirent à la fenêtre.... (*bis*)
Monsieur Duguay appaisez vos canons
Avec vous j' composerons, etc., etc.

dans des termes pleins de bonté, qu'il l'avait élevé au rang de chef d'escadre.

Après la mort de Louis XIV, et durant la fameuse régence de Philippe d'Orléans, sous laquelle la ruine de notre puissance navale acheva de se consommer, Duguay-Troüin, revenu dans sa retraite de la Flourie, employa ses loisirs à méditer sur les améliorations à apporter dans la construction et le matériel de nos vaisseaux, et à étudier les grands problèmes qu'il n'avait pu résoudre à la tête d'une escadre. C'était toujours avec regret qu'il quittait son modeste asile, lorsque ses fonctions de chef d'escadre l'appelaient à Brest, son département. Alors il y déployait son zèle accoutumé pour le bien de la chose publique, et s'attachait surtout au maintien de la discipline, toujours si relâchée dans la marine.

La liquidation générale de l'armement et des parts de prises de l'expédition se termina en l'année 1718; alors la vérité s'était fait jour, et les principaux directeurs se crurent obligés de rendre à Duguay-Troüin une tardive satisfaction : en conséquence, le 11 octobre, ils le gratifièrent de la somme de 12,000 livres, produit en France du reste de la poudre à canon prise dans l'expédition du Brésil. Ce fut à cette époque qu'il écrivit ses Mémoires.

Dans les premiers jours de 1723, il fut nommé membre du conseil des Indes par le régent et le cardinal Dubois, devenu premier ministre (1). Le 1er mars 1728, Louis XV, sur les instances du cardinal de Fleury, qui avait su appré-

(1) Duguay-Troüin avait confié son manuscrit au régent, qui le remit au cardinal; ce dernier le possédait encore quand il mourut. Un indiscret eut le temps d'en prendre rapidement une copie. Il la fit imprimer en Hollande et eut l'effronterie de la dédier à Duguay-Troüin, qui en fut aussi surpris qu'indigné. Heureusement, il lui est échappé quelques détails que nous avons trouvés dans le *manuscrit-minute* et que nous reproduirons.

cier le mérite et la modestie du héros malouin (1), le nomma commandeur de Saint-Louis et lieutenant-général, le 27 du même mois. Quoique revêtu de dignités nouvelles, Duguay-Troüin ne cessa d'être ce qu'il avait été, simple dans ses goûts et affable avec ses anciens compagnons d'armes. Sa conduite à l'égard de Jacques Cassard, avec lequel il n'avait eu que de passagères relations, est une preuve frappante de sa modestie et de son bon cœur (2). Cassard, réduit à la dernière misère, après avoir assiégé sans succès le ministère, pendant plusieurs années, mais infatigable dans ses poursuites, se trouvait à Versailles, seul, dans un coin de l'antichambre du cardinal de Fleury. Duguay-Troüin, l'apercevant, quitte aussitôt le groupe de courtisans avec lequel il cause, et va s'entretenir près de trois quarts-d'heure avec cet officier digne d'un meilleur sort. A son retour, les courtisans lui demandent le nom de l'individu avec qui il était : « *Comment*, s'écrie-t-il, *avec qui j'étais? Avec le plus grand homme de mer que la France ait aujourd'hui!* » Réponse sublime qui peint d'un seul trait le héros malouin.

En 1729, le nouveau lieutenant-général, nommé commandant de la marine à Brest, fut chargé de la surveillance des côtes de la Bretagne. Pénétré de l'importance de sa mission, il n'hésita pas, quoique souffrant, à se rendre au

(1) D'après les désirs qu'avait témoignés le cardinal de Fleury de lire les Mémoires du célèbre marin, Duguay-Troüin ayant recouvré son manuscrit le communiqua à Son Eminence, qui se rendait à Chantilly. Le cardinal le lui renvoya le 2 août 1725, avec une lettre de félicitations *sur la relation de ses aventures, renfermant des actions d'une valeur bien distinguée*; mais le cardinal terminait sa lettre en l'engageant *à passer plus légèrement sur les petits déréglements de sa jeunesse.*

(2) Le 6 mars 1706, Cassard, à ses débuts, commandait en course, à Saint-Malo, le petit bâtiment du roi le *Saint-Guillaume*, de 60 tonneaux, monté par 68 hommes. Duguay-Troüin, promu capitaine de vaisseau, allait, avec une division, défendre Cadix.

poste qui lui avait été confié, et il s'appliqua avec ardeur aux devoirs de sa charge. Il stimula le zèle des officiers de marine, encouragea les hautes sciences des ingénieurs en architecture navale, et leur communiqua, sur la construction des vaisseaux, les idées que la pratique lui avait inspirées; en général, on lui doit de notables améliorations dans tous les détails de la marine.

M. de Maurepas lui fit obtenir du roi, en 1731, le commandement d'une escadre destinée à protéger le commerce dans les mers du Levant, et à ranimer en même temps l'émulation dans le service et la manœuvre des vaisseaux. Cette escadre était composée du vaisseau l'*Espérance*, de 72, commandé par M. de Beaucaire; du *Léopard*, de 56, par M. de Camilly; du *Toulouse*, de 56, par le chevalier de Voisin, et de l'*Alcyon*, de 52, par M. de La Valette-Thomas. Le pavillon du lieutenant-général flottait à bord de l'*Espérance*, où se trouvait le marquis d'Antin, qui a écrit la relation de la campagne (1).

L'escadre, partie de Toulon le 3 juin, se présenta devant Alger, afin d'obtenir la réparation des griefs de la France. La réputation de Duguay-Troüin l'y avait précédé. Le dey, en protestant de son bon vouloir pour l'*Empereur de France*, rendit les prisonniers français, ainsi que des esclaves génois pris sur les côtes de Provence.

D'Alger, Duguay-Troüin se rend à Tunis et à Tripoli, et obtient, sans coup férir, toutes les conditions qu'il exige.

(1) Le marquis d'Antin était le second fils du comte de Toulouse. Il aimait la navigation et en faisait une étude particulière. Sachant qu'il serait appelé plus tard à occuper un des plus hauts emplois dans l'armée navale, il ne négligeait jamais l'occasion de s'instruire. C'est à tort qu'on lui a supposé des pouvoirs supérieurs à ceux de Duguay-Troüin. En 1740, il commanda une escadre de vingt vaisseaux, fit une campagne aux Antilles et mourut au retour d'une hydrocèle qu'il voulut traiter lui-même. — Le journal du marquis d'Antin existe au Dépôt de la Marine, rue de l'Université, 13, Paris, sous les n°s 15211, 7242.

L'escadre visite Alexandrette, Saint-Jean-d'Acre et l'île de Chypre, passe à Rhodes, s'arrête à Stanchio et mouille à Smyrne. Partout il est reçu avec les plus grands honneurs et inspire aux populations le plus grand respect pour la France. Duguay-Troüin se montra aussi habile négociateur qu'il s'était montré grand capitaine dans la dernière guerre. Les différends furent avantageusement réglés dans toutes les échelles du Levant, et l'escadre rentra le 1er novembre à Toulon, après une glorieuse et pacifique campagne. Le cardinal de Fleury et le comte de Maurepas s'empressèrent d'en témoigner leur vive satisfaction au lieutenant-général, qui l'avait menée à si bonne fin.

En 1733, la guerre s'alluma entre la France et l'Empire. L'Angleterre, de son côté, fit des armements considérables. La cour, alarmée, consulta Duguay-Troüin et donna l'ordre d'armer, à Brest, dix vaisseaux que lui désigna le héros malouin qu'elle avait nommé pour les commander. Voici au reste, à ce sujet, comment Duguay-Troüin terminait la longue lettre d'avis et de conseils qu'il écrivait, le 13 mars 1734, au ministre de la marine : « Je joingts icy, Monsei-
» gneur, la liste des dix vaisseaux dans le goust que vous
» me l'avés ordonné ; je réponds des capitaines que j'ose vous
» proposer et me tiens prêts à vous obéir. Je suis, etc. » (1).
Ces préparatifs furent inutiles ; la paix se fit, et les vaisseaux, sans être sortis de la rade de Brest, rentrèrent dans le port et y désarmèrent. Duguay-Troüin profita de cette circonstance pour retourner à Paris et s'y faire traiter par

(1) Extrait d'une lettre autographe que nous possédons. Dans cette lettre on voit que Duguay-Troüin avait proposé d'armer vingt vaisseaux et qu'on s'en était tenu à dix. Afin de prouver que c'était le bien de la chose qui l'avait porté à demander vingt vaisseaux, et non la crainte du péril, il ajoute : « Quand le
» Roy ne me confierait que deux de ses vaisseaux, j'irais avec le mesme zèle et
» la mesme ardeur. »

les plus célèbres médecins de l'époque; mais ceux-ci jugèrent que tout leur art ne pouvait plus lui être d'aucun secours.

Le 17 septembre 1736, comme il sentait sa fin approcher, il écrivit au cardinal de Fleury, qui était à Versailles, pour recommander sa famille aux bontés du roi. Dans la réponse toute affectueuse du ministre, on remarque ce passage : « J'ai » lu votre lettre au roi, qui en a été attendri, et je n'ai pu » moi-même m'empêcher de répandre des larmes. Vous pou- » vez être assuré que S. M. sera disposée, en cas que Dieu » vous appelle à lui, à donner des marques de sa bonté à » votre famille; et je n'aurai pas de peine à faire valoir au- » près d'elle votre zèle et vos services. » Il est à remarquer que Duguay-Troüin n'avait jamais changé la guerre en un trafic honteux, ni cherché à se tirer d'une honnête médiocrité. « Ce grand homme s'occupa ensuite d'appeler au sou- » tien de sa faiblesse la religion sainte qu'il avait constam- » ment pratiquée » (1); après quoi il termina paisiblement sa glorieuse carrière, le 27 du même mois, à l'âge de 63 ans 3 mois 17 jours. La nation regretta en lui un de ses plus vaillants défenseurs; le roi et son ministre lui donnèrent des larmes. Sa sœur Charlotte et son frère Luc, qui ne devait lui survivre qu'une année (2), furent inconsolables. Ses nombreux parents, ses amis et ses serviteurs en ressentirent une profonde douleur. Ses ennemis, c'est-à-dire ces êtres qui

(1) Les *Malouins célèbres.* (Abbé Manet.)

(2) « Escuyer Luc Troüin, sieur de la Barbinais, chevalier de l'ordre royal » et militaire de Saint-Louis, capitaine-général garde coste au département de » Dol, âgé d'environ soixante-onze ans, fils de feu Luc Troüin sieur de la Bar- » binais, consul de la nation française à Malgue en Espagne et de feue dame » Marguerite Boscher, décédé le 25 octobre 1737 et inhumé le 27, dans la ca- » thédrale, avec le convoi du chapitre, par moi soussigné curé, en présence » des soussignés :

» Jocet, doyen du chapitre. — Jazier, chanoine. —
» Thumbrel, curé. »

n'ayant à vanter que les actions de leurs ancêtres, ne pardonnaient pas à ce héros d'avoir fait les siennes; eh bien! ces hommes-là convinrent eux-mêmes qu'il était un grand homme. En reconnaissance des importants services qu'il avait rendus à la France et de l'éclat qui en rejaillissait sur Saint-Malo, M. de Beauvais-Lefer, maire de cette ville et son ami, lui fit faire, le 8 octobre suivant, au nom de la communauté malouine, un service solennel dans l'église des Bénédictins, service auquel toute la population en deuil se fit un devoir d'assister.

Voici, pour compléter le portrait du héros malouin, ce que nous avons trouvé dans les écrits du temps. Duguay-Troüin avait une de ces physionomies qui annoncent ce que sont les hommes, et la sienne n'avait rien que de grand à annoncer. Il était d'une taille avantageuse et bien proportionnée. Son tempérament le portait à la tristesse, ce qui l'empêchait de se prêter à toutes les conversations. L'habitude qu'il avait de s'occuper de projets importants le rendait indifférent pour les discours frivoles des gens du grand monde. Son esprit était vif et juste. Dans une entreprise qu'il avait arrêtée, aucune circonstance propre à la faire réussir ne lui échappait. Comme une foule de grands hommes, il croyait à la prédestination et aux pressentiments. Son caractère, bien qu'impétueux, était tel qu'on aurait pu le désirer chez une personne dont il eût fait tout le mérite. Jamais citoyen n'a porté à un plus haut point les sentiments d'honneur et de dévoûment à son pays, et, dans l'intimité, jamais homme n'a été d'un commerce plus sûr et plus doux.

On lui a reproché un peu de dureté dans ses exigences au sujet de la discipline militaire. Peut-être qu'ayant été à même d'en apprécier toute l'importance dans la marine, où elle faisait souvent défaut, avait-il dépassé dans les moyens le but qu'il s'était proposé d'atteindre. Ce grand capitaine

possédait une vertu qu'on doit d'autant plus signaler qu'elle n'est pas toujours assez liée aux autres vertus des héros. Il était d'un tel désintéressement, qu'il ne laissa, après tant de conquêtes et de riches captures sur l'ennemi, qu'une fortune médiocre, quoique sa dépense eût toujours été bien réglée.

Enfin, pour dernier trait à cette esquisse, Duguay-Troüin n'a jamais aimé le vin ni la table. Dans les jours de désœuvrement de sa jeunesse, il s'adonna aux jeux de hasard; mais plus tard ce ne fut plus chez lui qu'un passe-temps ou un tribut payé aux usages de la société. Il n'en fut pas ainsi de son penchant pour les femmes. Le héros malouin ne pouvait résister à l'empire qu'elles exerçaient sur ses sens. A 19 ans, il aima une fois sérieusement : *c'était une jeune Malouine des plus aimables* (1). Depuis, il s'attacha toujours à éviter les passions longues et fortes.

En 1757, Thomas, de l'Académie française, dans un discours composé à la louange du héros malouin, fit une peinture aussi brillante que vraie de ce grand homme de mer. Ce discours remporta le prix proposé par l'illustre assemblée dont l'orateur faisait partie.

Le 31 décembre 1767, le corps municipal de Saint-Malo fit faire une copie du portrait de Duguay-Troüin, qu'on conservait dans la capitale. Cette peinture fut placée à l'Hôtel-de-Ville, le 2 novembre 1769, et décore de nos jours la salle des délibérations du conseil municipal.

En janvier 1818, afin d'honorer la mémoire des citoyens qui avaient illustré la France, le gouvernement décida que douze statues en marbre de Carrare décoreraient la capitale. Celle du Duguay-Troüin, qui en faisait partie, fut confiée au savant ciseau de M. Dupasquier. Cette statue, d'un travail remarquable, après avoir orné pendant quelques années

(1) Manuscrit de Duguay-Troüin.

le pont Louis XVI, a été transportée avec les autres dans la grande cour d'entrée du palais de Versailles, où elle se voit aujourd'hui.

Sa ville natale a voulu, à son tour, rendre un hommage public à la mémoire du guerrier célèbre qui l'avait illustrée par ses travaux. Mus par un sentiment de reconnaissance et par un orgueil légitime, les habitants de Saint-Malo acquittèrent leur dette envers leur compatriote, en inaugurant, le lundi 16 février 1829, sur l'ancienne place d'armes de leur ville, qui prit dès cet instant le nom de *place Duguay-Troüin*, la statue de ce héros, dont l'exécution avait été confiée à M. Molchneth, habile sculpteur. Cette statue donne une salutaire et incessante leçon aux générations qui croissent autour d'elle. Viennent encore les jours le luttes maritimes et de dangers, les compatriotes de Duguay-Troüin sauront conserver intactes les traditions d'honneur et de courage qu'il leur a laissées!

PHILIPPE WELCH. (1)

Le père de Philippe Welch était Irlandais. Il vint à Saint-Malo vers l'année 1640 et s'y maria; il eut deux enfants, Jacques et Philippe. Le dernier, après avoir servi comme officier avec son père et ses oncles, obtint en 1691 et 1692 le commandement de la quaiche le *Jacques;* le navire était armé en guerre et marchandises. Cette navigation, qui contraignait le capitaine à éviter les rencontres, ne pouvait convenir au caractère de ce jeune marin : aussi, en atten-

(1) La lettre de commission du roi Jacques porte Walsh : ce nom s'est écrit par suite comme on le prononçait en français.

dant qu'on lui confiât une frégate-corsaire, préféra-t-il servir comme second à bord du *Saint-Aaron*, joli croiseur que commandait son frère aîné, Jacques Welch, commissionné par le roi Jacques II.

On sait que le *Saint-Aaron* sortit, le 4 juin 1692, de compagnie avec le *Couesquen*, capitaine Duguay-Troüin, aussi commissionné par le roi d'Angleterre réfugié à Saint-Germain. Les corsaires malouins rencontrèrent deux frégates anglaises qui escortaient plusieurs bâtiments de commerce. Les frégates furent attaquées et prises, de même que quelques-uns des navires convoyés. Les corsaires faisaient route pour Saint-Malo, lorsqu'ils furent attaqués par des croiseurs ennemis qui voulurent leur reprendre les navires qu'ils avaient capturés. Ils se battirent tous deux contre des forces supérieures et sauvèrent leurs prises, qui entrèrent dans les havres de la côte de Bretagne; le *Couesquen* se réfugia à Erqui, et le *Saint-Aaron* entra à Saint-Malo avec quatre de leurs captures : les Anglais ne purent jamais les entamer. Le corsaire reprit le large, enleva des bâtiments et revint désarmer à Saint-Malo.

Philippe passa au commandement du corsaire l'*Amitié*, de 20 canons et de 155 hommes d'équipage; il fit plusieurs croisières durant les années 1693, 94 et 95 : toutes furent couronnées d'un grand succès; de nombreuses prises vinrent attester les pertes éprouvées par les Anglais.

La vie maritime de Philippe Welch nous échappe pendant les dernières années de la guerre; toutefois, il est présumable qu'un marin aussi distingué ne resta pas sans faire payer chèrement aux ennemis la guerre acharnée qu'ils persistaient à nous faire, qui ne cessa qu'en 1697.

A peine les hostilités recommencèrent-elles, lorsque nous eûmes à soutenir le petit-fils de Louis XIV sur le trône

d'Espagne, que nous trouvons Philippe Welch, capitaine du corsaire *Saint-Sulpice*, armateur M. Beauvais-Lefer.

Cette guerre, ainsi que celles qui l'ont précédée, offre dans l'histoire des corsaires malouins des faits que réclament et dont s'honorent les fastes de la marine militaire de la France. Les quelques exploits au récit desquels nous allons consacrer plusieurs pages, prouvent combien furent glorieux et utiles à la patrie leurs combats et leurs croisières.

Le *Saint-Sulpice* était une jolie embarcation d'une marche supérieure, portant 16 canons de 6 livres de balles et 112 hommes d'équipage. Le capitaine, Philippe Welch, leva l'ancre le 20 octobre 1702, et prit la pleine mer; mais, deux jours après, la brise se mit à fraîchir et la mer à se creuser; le ciel chargé de vapeurs grisâtres que le vent balayait comme une fumée, offrait aux regards des marins les indices d'une tourmente. En effet, le *Saint-Sulpice* fut assailli par une tempête d'une violence des plus alarmantes; Welch le mit à la cape et l'abandonna comme une algue à la turbulence des vagues. L'ouragan s'étant apaisé, le capitaine fut contraint de relâcher à Brest afin d'y réparer quelques avaries.

Le 15 novembre, le *Saint-Sulpice* était en croisière à 16 lieues dans le S.-O. des Sorlingues; là, il rencontra l'armée anglaise forte de 70 vaisseaux, faisant route pour Plymouth. Chassé par les bâtiments légers de cette formidable escadre, il parvint à se soustraire à leur poursuite. Le lendemain, avant la pointe du jour, les cris des matelots de vigie s'élèvent confus et signalent un danger; ils venaient d'avoir connaissance d'un beau trois-mâts qui naviguait dans l'ombre, et contre lequel le *Saint-Sulpice* allait donner. Aussitôt, après l'avoir heureusement évité, Philippe Welch dirigea sa route de manière à pouvoir le rejoindre. Ce navire était la *Suzanne-Marie*, de Nantes, tombé au pouvoir des ennemis

depuis le 10 août; il revenait, sous pavillon anglais, de l'Amérique, avec un nombreux équipage et une cargaison précieuse; la *Suzanne-Marie* se rendait à Londres.

Philippe Welch ayant rejoint ce vaisseau, qui n'avait pas changé de route, le somma de se rendre; celui-ci, pour toute réponse, lui lâcha sa volée. Le *Saint-Sulpice* riposta et le combattit au canon. Mais le capitaine malouin, voyant qu'il faudrait beaucoup de temps pour le réduire, se décida à l'aborder. La *Suzanne-Marie* portait 20 bouches à feu, et son tonnage était bien supérieur à celui du *Saint-Sulpice*. En conséquence, les deux navires s'approchent, les vergues se croisent, les flancs se heurtent et les grappins lancés des vergues du corsaire tombent et lient les deux antagonistes. Au commandement de monter à l'abordage, les Malouins armés de sabres et de poignards franchissent les plats-bords de l'ennemi, et une lutte terrible s'engage entre les deux équipages. Cette dernière phase du combat fut menée si vigoureusement, qu'au bout de dix-huit minutes l'anglais avait baissé son pavillon; il était soumis. Nous n'eûmes à regretter que deux hommes tués raides et quelques autres blessés; les ennemis perdirent leur capitaine et quatre matelots; plusieurs de ces derniers furent mis hors de combat. Ce navire, confié au brave officier Palud et à onze hommes du corsaire, reçut l'ordre de se diriger sur le port d'armement.

Le capitaine Welch continua sa croisière, prit un petit navire sortant de Cork et en rançonna un autre, l'*Amaranthe*, qui naviguait sur lest. Le *Saint-Sulpice* rentre à Saint-Malo le 5 décembre 1702, où il trouve ancrée sa belle prise la *Suzanne-Marie*.

Ce vaillant capitaine commanda successivement différents corsaires du port; la *Légère*, le *Faucon* furent du nombre. A bord de ces bâtiments, il continua, par des courses bril-

lantes et productives, la navigation de gloire qui faisait respecter le pavillon français; le bonheur seconda sa bravoure et ses talents dans diverses rencontres : Saint-Malo et les autres ports de la Bretagne reçurent ses nombreuses prises. Nous n'essaierons point ici de tracer un état complet des bâtiments ennemis capturés; cette statistique stérile ne pourrait offrir qu'une nomenclature fastidieuse : nous nous contenterons de reproduire les principaux exploits conservés par la tradition et l'histoire. En effet, Philippe Welch fut un des capitaines qui développèrent, par leurs succès, l'opulence que les corsaires malouins répandaient sur leur patrie.

Jusqu'à l'année 1707, les Malouins n'avaient point encore porté leurs spéculations commerciales vers la mer Rouge. A cette époque, M. Lefer de la Saudre et ses coïntéressés résolurent d'envoyer des bâtiments chercher du café : cette fève était fort chère, elle nous venait encore par l'Egypte. En conséquence, ces négociants malouins armèrent, à Brest, à la fin de cette même année, deux beaux bâtiments pour aller en Arabie. Le premier des deux navires était le *Curieux,* de 600 tonneaux, portant 40 canons (1) et 230 hommes d'équipage; son capitaine Welch commandait en chef l'expédition malouine. L'autre navire était le *Diligent*, de 450 tonneaux, portant 30 canons et 180 hommes d'équipage; il avait pour capitaine Le Brun, sieur de Champloret.

Les deux Malouins vidèrent la rade de Brest le 6 janvier 1708, et firent voiles pour Cadix; ils s'y rendaient pour prendre des piastres en échange des toiles de Bretagne et autres tissus de notre province qu'ils avaient embarqués. Chemin faisant, ils capturèrent deux vaisseaux marchands anglais et les conduisirent en Espagne, où ils les vendirent.

(1) Ces canons étaient d'un faible calibre, afin de ne pas surcharger le bâtiment. Sur ces mers lointaines, on avait à se défendre contre les Anglais, les Hollandais et les Portugais.

Le 31 mars, ayant terminé leurs affaires, ils appareillèrent de Cadix et firent route pour la mer Rouge. Ils mirent un mois pour couper l'équateur par les calmes qu'ils éprouvèrent. Ils naviguaient depuis quelques jours dans l'hémisphère sud, lorsque, par le travers de Rio-Janeiro, les vigies du *Curieux* aperçurent un grand bâtiment qui suivait la même route que nos vaisseaux.

Aussitôt Welch, sans s'inquiéter du *Diligent* qui restait de l'arrière, se couvrit de voiles afin de rejoindre le navire en vue; il parvint à l'atteindre et engagea immédiatement le combat. Le vaisseau ennemi, qui avait arboré le pavillon de Middelbourg, était le *Vainqueur*, de la compagnie hollandaise, portant 1,000 tonneaux et 36 canons d'un fort calibre; un nombreux équipage était destiné à sa conservation. Durant l'action, la nuit survint et le feu cessa sur les deux bords. Le *Curieux* mit un feu à son grand mât, pour indiquer sa position au *Diligent*, et suivit à petite distance le *Vainqueur* qui forçait de voiles, afin d'empêcher la réunion des deux malouins : Welch était décidé à reprendre le combat le lendemain matin.

A six heures, le lendemain, les deux navires n'étaient qu'à la portée du canon; le *Curieux*, qui avait passé la nuit en branle-bas de combat, était prêt pour l'action. Welch fit déjeuner ses hommes et leur donna double ration, car chacun était resté à son poste. A sept heures, le *Vainqueur*, voyant le *Diligent* très-loin de l'arrière, cargue ses basses voiles, espérant après un court engagement se débarrasser du *Curieux*. Welch rejoint l'ennemi et le combat recommence avec une indicible ardeur; il durait depuis une demi-heure lorsque le malouin, voulant en finir, accoste le batave, lui jette ses grappins et ordonne l'abordage.

Au commandement de son chef, le valeureux Descognetz, sieur de La Lande, second capitaine, s'élance à l'assaut du

vaisseau ennemi; il conduit la première escouade. Guillaume Sorot, premier lieutenant, commande la seconde et va, avec ses braves, rétablir sur le pont du *Vainqueur* l'équilibre du nombre entre les assaillants et les assaillis, laissant au courage seul à déterminer la victoire. Les Hollandais, frappés de terreur par le carnage de l'attaque, cherchent leur salut dans la fuite. Le capitaine Woodman, l'élite de son état-major et de sa maistrance, se barricadent dans la dunette, les autres se retranchent sur la dunette, d'où ils continuent la lutte; vaine résistance, les grenades que lancent les gabiers français et deux pièces que les assaillants tournent contre les bataves, en semant la mort parmi eux, forcent ceux-ci à se rendre à discrétion.

Ce vaisseau de la compagnie, qui se rendait à Batavia, était d'une immense valeur; sa cargaison consistait en étoffes précieuses et puis en beaucoup d'argent monnayé. Philippe Welch, ne voulant point se séparer de ses deux premiers officiers, confia sa prise le *Vainqueur* au second capitaine du *Diligent* qui avait rejoint son chef de division, lorsque le pavillon batave s'était abaissé pour faire place à celui de France, qui fut immédiatement déployé; les deux vaisseaux malouins fournirent un équipage à leur prise, afin de l'amener avec eux à Moka. Les trois navires continuèrent leur route vers leur destination, où ils n'arrivèrent que le 3 janvier 1709, après avoir fait escale à Madagascar et à Anjouan.

Avant d'arriver à Moka, le brave Philippe Welch, atteint d'une fièvre maligne, fut enlevé le 11 septembre 1708 à ses valeureux compagnons, qui fondaient en larmes en voyant la mort s'avancer rapidement et leur enlever tout espoir de conserver leur commandant. Il demanda M. Le Brun de Champloret, lui remit le commandement de l'expédition avec les instructions des armateurs; il fit ses recommanda-

tions à son second, M. Descognetz, et l'engagea, pour le bien de l'opération, à se conformer aux ordres du capitaine du *Diligent*, auquel revenait la direction de la route et celle des opérations commerciales... Ayant réglé les affaires temporelles, il se recueillit et rendit le dernier soupir. Son corps fut quelque temps exposé sur le pont; mais comme il se décomposait d'une manière effrayante, l'infirmier se dépêcha de l'ensevelir et de lui attacher aux pieds deux boulets estropés; l'équipage, la tête nue, entourait le cadavre, qui fut lancé dans les flots, et l'Océan indien reçut le précieux dépôt qui lui était confié. Les ennemis perdirent un adversaire redoutable et Saint-Malo un de ses plus valeureux enfants.

Nous pourrions terminer ici la biographie de ce brave marin, puisque la mort est venue mettre un terme à son patriotisme et à ses projets, mais nous tenons à donner la suite d'une expédition qu'il avait entreprise et si bien dirigée jusqu'à son dernier jour, entreprise qui fut la première tentée par le commerce malouin et qui devint une source de prospérités.

Les trois bâtiments arrivèrent à Moka et furent les premiers à y montrer le pavillon de la France. Ils y débarquèrent les divers objets qui formaient leurs cargaisons, de même que l'argent qu'ils avaient. Ils passèrent un traité de commerce avec le gouverneur de Moka, qui fut sanctionné par l'iman, prince souverain de l'Yémen, lequel résidait à Sana, ville de l'intérieur. Ce traité, qui s'étendait aux autres navires de Saint-Malo qui pourraient venir, leur assurait autant de café qu'ils en pourraient prendre, de façon qu'ils purent le livrer en France à un prix modéré et faire encore des gains très-considérables (1).

(1) Ce fait est, en outre, confirmé par l'*Observateur français à Londres* (quatrième année, t. 3, p. 40).

Le 5 août 1709, le brave Descognetz, sieur de La Lande, qui avait succédé à Philippe Welch, vint à mourir; il fut remplacé par le premier lieutenant, Sorot de la Croix.

Les trois navires ayant, en outre de leur chargement de café, de la gomme arabique, de la myrrhe, de l'encens, du séné, la noix de galle, la nacre de perles, etc., quittèrent Moka le 18 septembre 1709 pour revenir à Saint-Malo. Chemin faisant, ils rencontrèrent et prirent le vaisseau de la compagnie hollandaise nommé le *King*, de 800 tonneaux, portant 42 canons; il avait une cargaison de café de Batavia et d'épicerie des Molucques.

Le Brun, sieur de Champloret, lui donna un état-major et un équipage pour le manœuvrer; la division ainsi augmentée se dirigea sur l'île Maurice, encore occupée par les Hollandais : elle mouilla au port N.-O., le 4 octobre, où ils réparèrent leurs navires. Sur la demande des prisonniers, Le Brun de Champloret consentit à les débarquer. Les quatre navires laissèrent Maurice, le 17 décembre 1709, et arrivèrent le lendemain sur la rade Saint-Denis de l'île Mascarin (ancien nom de l'île Bourbon).

Comme ils étaient à prendre des vivres frais et de l'eau, une tempête se déclara et les contraignit d'appareiller. Ils se séparèrent durant l'ouragan, car chacun des capitaines gouverna pour assurer le salut de son navire. Guillaume Sorot, sieur de la Croix, entra à Saint-Malo le 10 mai 1710 avec le *Curieux;* les deux autres bâtiments, le *Diligent* et le *King*, abordèrent à Lorient : le *Vainqueur* fut repris aux atterrages de France.

L'expédition malouine, malgré la perte du *Vainqueur*, rapporta des bénéfices considérables, ce qui engagea la compagnie malouine à expédier plusieurs navires à Moka : de cette époque, le café diminua de prix et fut à la portée de bien des familles qui en étaient privées.

THOMAS-AUGUSTE MINIAC, SIEUR DE LA MOINERIE. (1)

Ecuyer Thomas-Auguste Miniac, sieur de La Moinerie, naquit à Saint-Malo le 4 février 1676. Son père, M. Pierre de la Moinerie-Miniac, qui avait commandé dans la guerre de Hollande et même après la paix de Nimègue, où il avait acquis la réputation d'un brave officier, de même que les La Barbinais-Troüin, les des Saudrais-Dufresne, les La Bellière-Lefer, etc. La Moinerie-Miniac dirigea l'éducation de son fils vers la marine et l'embarqua à bord du *Saint-Esprit,* capitaine Alain Porée, et du *Comte-de-Revel*, capitaine Dufresne; en peu de temps il parvint au grade de lieutenant. Cet homme, dont les talents devinrent si remarquables, les fit pressentir, dès sa plus tendre jeunesse, par beaucoup de courage et d'intelligence dans toutes les actions où il eut occasion de les employer. Je ne parlerai pas des combats où il s'était trouvé en sous-ordre; j'aborde la carrière maritime de Thomas Miniac au premier commandement qu'il obtint à vingt ans. A cette époque de luttes glorieuses, les capitaines se formaient de bonne heure.

En septembre 1696, M. Lefer de Beauvais lui confia le *Saint-Louis,* beau trois-mâts, élégant de formes, fin de façons, accastillé comme la frégate la plus coquette, portant 40 canons et 220 hommes d'équipage. Un tel commandement était bien fait pour flatter l'amour-propre d'un aussi jeune capitaine.

Le 12 septembre, le *Saint-Louis* était ancré sur la rade;

(1) Dans les *Mémoires de Duguay-Troüin,* on ne le désigne que sous le nom *de la Moinerie-Miniac;* c'est ainsi qu'il signait. A cette époque, les Malouins mettaient en premier, leur nom seigneurial ; Duguay-Troüin en donne lui-même la preuve, puisque son nom est *Troüin sieur Duguay.*

le pavillon blanc se déployait sur sa poupe, vu la permission qui avait été donnée à nos croiseurs d'arborer le pavillon du roi; mais, à son grand mât, l'ancien et glorieux pavillon malouin flottait, portant à son franc-quartier la blanche hermine sans tache. A midi, les vents étant devenus favorables pour prendre le large, de Miniac se rendit à bord et mit sous voiles.

Dès les premiers jours de sa croisière, il prit trois navires qui l'avaient encombré de prisonniers; il se décida à escorter l'*Espérance*, le dernier, jusque dans le port de Brest. Ce navire venait de la Virginie et sa cargaison avait une grande valeur.

Le *Saint-Louis* reprit bientôt la mer; il venait de connaître la bonne arrivée, dans nos ports de Bretagne, de ses deux prises. La Moinerie-Miniac, car c'est ainsi qu'il signait, partit avec la certitude que les dépenses de son armement étaient plus que couvertes.

Le 30 septembre, il croisait au S.-O. des Sorlingues. Là, il fut reconnu français par un vaisseau de guerre garde-côte, qui le chassa durant huit heures; il parvint à se faire abandonner. Dans le mois d'octobre, il enleva deux bâtiments marchands; mais le 1er novembre, le *Saint-Louis* tomba, par un temps de brume, dans une escadre ennemie de sept vaisseaux, dont l'un d'eux, le *Midlewest*, de 62, ne se trouvait qu'à demi-portée de canon. Le *Saint-Louis* chercha à se soustraire à l'ennemi; il en avait l'espoir, puisque ce vaisseau mit quatre heures pour franchir le court espace qui les séparait. Quoique La Moinerie-Miniac eût fait feu de ses canons de retraite, afin de le dégréer, le *Midlewest* vint par son travers avant de riposter; mais aussitôt qu'il fut bord à bord du *Saint-Louis*, l'anglais tonna contre lui de ses deux batteries. Les deux antagonistes combattirent avec une indicible fureur.

Le corsaire se défendait avec une vigueur qui n'altéra en rien l'adresse de ses canonniers. Toutes les bouches à feu du *Saint-Louis* étaient dirigées sur l'arrière et sur la ligne de la flottaison de l'ennemi. Le *Midlewest*, irrité de la ténacité de son adversaire et des pertes qu'elle lui causait, donna l'ordre de pointer à le couler. La Moinerie-Miniac, quoiqu'il vit la victoire se fixer d'une manière irrévocable en faveur de son puissant adversaire, soutenait héroïquement le pavillon du roi et celui de Saint-Malo. Après une heure d'une lutte qui n'avait trouvé d'exemple que dans les corsaires malouins, le *Saint-Louis* ayant sa coque, ses voiles, son gréement hachés, combattait encore; mais son petit mât de hune tomba, et cet accident arrêtant sa marche, les six autres vaisseaux vinrent l'entourer. La résistance étant impossible, le pavillon de France descendit avec honneur de sa poupe. L'amiral qui montait l'*Expédition*, de 80 canons, amarina le *Saint-Louis*. Cet officier-général fut surpris de voir une si grande valeur dans un si jeune homme; la Moinerie-Miniac fut admirablement bien accueilli, et l'escadre, qui se rendait à Plymouth, y débarqua les marins du *Saint-Louis*.

Les Malouins, après une courte détention en Angleterre, furent renvoyés dans leur patrie. Au commencement d'avril, on parlait de paix; des plénipotentiaires avaient été envoyés par toutes les puissances, et les conférences se tenaient à Ryswick; enfin cette paix si désirée eut lieu le 20 septembre. On sait qu'elle fut due aux grandes pertes que nos corsaires firent éprouver au commerce britannique et à celui de la Hollande, notamment la destruction de la flotte de Bilbao par Duguay-Troüin. Néanmoins, la continuation de cette guerre ne pouvait avoir que de funestes suites pour la France.

Un officier aussi actif que Thomas de Miniac, sieur de La Moinerie, profita de la paix générale pour faire différents

voyages aux Antilles et au Mexique. Mais nous n'avons pas à nous occuper de ces expéditions commerciales; elles enrichirent, il est vrai, la patrie, mais les talents de l'homme de mer s'effacent dans ces spéculations mercantiles qui appartiennent plutôt au négociant.

En l'année 1702, la guerre dite de la succession vint de nouveau embraser l'Europe ; quoique le prince d'Orange, Guillaume III, qui avait été l'âme d'une nouvelle ligue formée par tous les princes de la chrétienté contre la France et l'Espagne, n'eut pas la joie d'en voir les premiers effets. Toutefois, ce monarque mourut avec la douce espérance que sa haine contre Louis XIV lui survivrait, et avec la promesse qu'on suivrait fidèlement le plan de campagne qu'il avait tracé.

Au commencement de 1703, notre jeune capitaine de 27 ans avait acquis l'expérience d'un marin consommé, et M. Bouteville-Gravé, principal intéressé de l'*Auguste*, lui donna le commandement de cette frégate-corsaire, qui portait 28 canons et 184 hommes d'équipage. Le capitaine de La Moinerie-Miniac fit une croisière d'été, durant laquelle il captura cinq navires ennemis; aucune des rencontres auxquelles ils donnèrent lieu ne mérite d'être rapportée, parce que ces vaisseaux anglais et hollandais ne firent aucune résistance sérieuse.

Au commencement du mois d'octobre, il terminait un nouvel armement pour une campagne d'hiver. L'*Auguste* étant bien espalmé et tout son monde à bord, il mit sous voile le 26 octobre et se rendit sur les côtes sud de l'Irlande. Le 1er novembre, il avait en vue un beau trois-mâts venant de Boston : c'était le *Saint-Michel*, de 400 tonneaux, armé de 24 canons et d'un nombreux équipage; le temps était serein et la mer droite. Le combat ne pouvait se présenter avec une parité plus complète. Thomas de Miniac ne voulut

pas s'amuser à une canonnade qui eût consommé ses munitions; il assembla ses gens, les prévint de ses intentions et donna l'ordre de se disposer à l'abordage. Le *Saint-Michel* continuait sa route vers les ports de la Grande-Bretagne, peu inquiet des suites d'une rencontre avec le navire qui le chassait. Durant la chasse, le corsaire malouin avait garni ses hunes de barils de grenades et d'espingoles, et suspendu à ses vergues les grappins d'abordage; le chirurgien préparait ses coffres et ses instruments, l'infirmier disposait les cadres pour recevoir les blessés.

Les deux navires s'accostèrent bientôt; mais ce ne fut que lorsque la civadière de l'*Auguste* dépassa la poupe de l'anglais, que La Moinerie-Miniac fit virer les couleurs françaises avec le pavillon malouin au grand mât et carguer ses basses voiles. Au feu de la fusillade se joignit celui des grenades qui éclataient sur le pont de l'ennemi, en y causant le plus grand désordre. L'*Auguste* aborde en ce moment le *Saint-Michel*, et ses hommes, armés de haches et de poignards, sautent, comme un flot que pousse la tempête, sur le pont de l'ennemi; les Anglais ne purent, malgré l'avantage que semblait leur assurer le nombre, supporter l'énergie avec laquelle ils furent assaillis par les matelots de l'*Auguste*. Le capitaine du *Saint-Michel* qui voit ses hommes tomber, sans espoir de conserver son navire, crie qu'il est amené : cette riche capture n'avait coûté que deux hommes tués et six blessés.

La prise amarinée fut confiée à Julien Trichet, lieutenant, qui eut l'ordre de faire route pour Saint-Malo en conservant l'escorte de l'*Auguste*. En approchant des côtes de Bretagne, ils firent rencontre, le 4 novembre, d'un vaisseau de guerre anglais de 50 canons, naviguant de conserve avec une frégate de 30 canons. Dans le péril imminent qui les menace, le brave de La Moinerie-Miniac s'adresse à ses ma-

rins et leur demande s'ils veulent résister aux ennemis pour sauver la prise; sur la réponse affirmative de ces valeureux matelots, il donna l'ordre au *Saint-Michel* de forcer de voiles et de gagner le premier port, s'il ne pouvait atteindre celui de Saint-Malo; cet ordre donné, il dispose l'*Auguste* au combat.

Le premier qui l'attaqua, et par lequel il s'était laissé approcher, fut la frégate le *Saeftoor*. Les deux antagonistes combattaient à la portée d'un pistolet. Quarante-huit minutes suffirent pour désemparer cette frégate; elle fit place au vaisseau le *Léopard*, qui avait rejoint les eaux du combat. La Moinerie-Miniac avait eu soin que sa route formât un angle très-ouvert d'avec celle du *Saint-Michel*, afin qu'il pût s'éloigner de plus en plus. L'intrépide capitaine combat avec une indicible ardeur son formidable adversaire; ses canons répondent volées pour volées aux batteries de son adversaire, quoique la faiblesse des murailles de l'*Auguste* n'offre qu'une faible protection contre les boulets du *Léopard*; elles sont criblées de trous et ses ponts se jonchent de carnage.

Cette lutte héroïque durait depuis une heure et demie; le brave de La Moinerie-Miniac allait céder, lorsque, par une circonstance providentielle, le *Léopard* abandonne l'*Auguste*; la mèche de son gouvernail avait été coupée et il ne gouvernait plus. Le corsaire fit voiles pour Saint-Malo, et quoique dégréé, quelques heures lui suffirent pour disparaître dans l'horizon brumeux du vaisseau. Le 5, au matin, il rejoignit le *Saint-Michel* près du cap Fréhel et ils entrèrent tous deux à Saint-Malo.

Loin d'envier son mérite et de chercher à diminuer sa gloire, les compatriotes du brave écuyer Thomas-Auguste Miniac, sieur de La Moinerie, louèrent son audacieuse manœuvre qui avait sauvé sa prise en illustrant la marine de Saint-Malo.

Il fallut du temps pour réparer les avaries de l'*Auguste;* sa coque était toute trouée, son gréement haché, sa voilure criblée; on changea deux de ses bas-mâts. Quoique La Moinerie-Miniac pressât les travaux, ce ne fut qu'en mars 1704 qu'il put reprendre la mer. Pendant toute cette année-là et celle de 1705, l'*Auguste* jouit d'un bonheur peu commun; Saint-Malo, Brest, Morlaix, La Rochelle, reçurent ses prises : jamais il n'éprouva de résistance sérieuse des navires qu'il captura. Un seul combat mérite d'être rapporté, il eut lieu comme il terminait sa course en 1706.

Le corsaire qui avait navigué durant l'hiver, rencontra à 40 lieues d'Ouessant, le 26 février 1706, un beau navire portant 20 canons en batterie; ce navire était la *Lune-Dorée*, de Middelbourg, capitaine Antoine Varène, venant de Smyrne et se rendant à Rotterdam. Aux dispositions que prit le hollandais, le corsaire vit tout de suite qu'il allait avoir affaire à un homme consommé dans le métier. En effet, Antoine Varène avait commandé dans l'autre guerre plusieurs corsaires de Flessingue, si fort renommés par leur audace.

L'*Auguste* fit aussi ses dispositions de combat, et à midi le feu s'ouvrit entre eux; mais au lieu de s'amuser à combattre au canon, de La Moinerie-Miniac lança son corsaire contre la *Lune-Dorée*, et les murailles de celle-ci furent bientôt escaladées par l'équipage malouin. La résistance qu'opposa Antoine Varène, secondé par ses gens, fut admirable; la lutte dura vingt minutes; mais, au bout de ce temps, le fameux pavillon de Middelbourg s'abaissa; la *Lune-Dorée* était en notre pouvoir. Vu sa grande valeur, l'*Auguste* la prit sous son escorte et tous deux jetèrent l'ancre sur la rade de Saint-Malo, le 1er mars 1706.

La Moinerie-Miniac mit en mer le mois suivant et ne désarma que le 16 février 1707. Cette année-là fut remarqua-

ble par le nombre des prises qu'il fit sur ses ennemis, mais elle resta stérile en combats. Nous n'en parlons que par les pertes qu'éprouvèrent les Anglais et les Hollandais. De la Moinerie-Miniac, dont la santé se trouvait altérée, quitta le corsaire pour prendre quelque repos.

Duguay-Troüin, au commencement de cette même année (1707), avait été nommé chevalier de Saint-Louis et avait reçu l'accolade du roi lui-même. Le monarque, afin de lui donner une nouvelle preuve de sa satisfaction, lui confia six de ses vaisseaux, lesquels, après une croisière d'été, rentrèrent à Brest avec six prises, dont deux fort riches.

Le fameux capitaine malouin, ayant fait caréner ses vaisseaux, la division, excepté l'*Astrée*, fut bientôt en état de reprendre la mer; l'*Astrée* était dans le port en grandes réparations; mais l'escadrille se trouva néanmoins composée du même nombre de voiles. Le vaisseau le *Maure*, de 50 canons, armé par M. Beauvais-Lefer, dont la Moinerie-Miniac était venu prendre le commandement, remplaça avantageusement la frégate.

Il y avait en même temps, dans le port de Brest, l'escadrille du comte de Forbin, forte de huit bâtiments de guerre, depuis 44 jusqu'à 60 canons. Le ministre enjoignit aux deux commandants de réunir leurs forces et de se porter au devant d'une flotte considérable, allant des Dunes en Espagne, avec des renforts importants pour l'archiduc Charles d'Autriche, qui y disputait la couronne à Philippe V.

Le 19 octobre, les deux divisions vidèrent la rade en bon ordre et allèrent croiser à l'entrée de la Manche. La troisième nuit, les vaisseaux de Forbin commencèrent leur retraite vers Dunkerque, leur port d'armement; au jour, ils étaient à plus de quatre lieues dans l'E.-N.-E. de ceux de Duguay-Troüin et paraissaient vouloir s'éloigner encore. Tout-à-coup, on les vit changer de route; cette manœuvre indiquait quel-

que découverte importante. En effet, en ralliant les vaisseaux de Forbin, l'escadrille de Duguay-Troüin aperçut la flotte annoncée par M. de Pontchartrain, escortée par cinq vaisseaux de ligne, savoir : le *Cumberland*, de 82, portant les insignes de sir Richard Bouard, chef d'escadre, qui se trouvait au centre de la colonne anglaise; le *Devonshire*, de 92, à la tête; le *Royal-Oak*, de 96, à la queue; le *Chester* et le *Ruby*, de 56 et 54, étaient les matelots de l'arrière et de l'avant de l'amiral.

Le temps s'écoulait et M. de Forbin ne faisait aucun signal; Duguay-Troüin, désolé de voir la journée se passer dans l'inaction, se décida, à midi, d'attaquer avec sa seule escadrille les ennemis, malgré leur supériorité matérielle. Il communiqua avec ses capitaines et fixa à chacun le poste de combat qu'il doit occuper : le *Maure* dut s'attacher au *Ruby*.

Duguay-Troüin, confiant dans le zèle et la bravoure de ses capitaines, attaqua avec une audace sans pareille la flotte ennemie (1). De La Moinerie-Miniac, ponctuel à exécuter l'ordre de son chef, porte sur le *Ruby*, contre-brasse sa civadière, élonge ce vaisseau et l'aborde de long en long. Son valeureux équipage saute à bord de l'anglais et combat corps à corps les marins ennemis : ceux-ci cèdent à l'énergie de l'attaque; ils se rendaient, lorsque M. de Forbin qui était enfin arrivé sur le champ de bataille, au lieu de poursuivre le *Royal-Oak*, vint avec son vaisseau, le *Mars*, donner de son beaupré dans la poupe du *Ruby*. Cet officier-général eut la hardiesse de disputer à l'équipage victorieux du *Maure* la gloire d'avoir enlevé ce vaisseau, à bord duquel il n'avait pas jeté un seul homme. L'enquête qui fut faite lui fut défavorable. Le témoignage du capitaine anglais Periguin-Bertier et de son équipage était contraire aux prétentions du

(1) Voyez ci-dessus la relation de ce combat naval dans la notice consacrée à Duguay-Troüin.

chef d'escadre. Toutefois, M. de La Moinerie-Miniac amarina seul le *Ruby* et conduisit à Brest sa noble conquête.

Après avoir pris une part si glorieuse à une victoire navale qui, au rapport de Rapin de Thoyras, avait autant fait tort aux affaires de l'archiduc Charles d'Autriche, que la perte de la bataille d'Almanza, de La Moinerie-Miniac vint à Saint-Malo se reposer en attendant une nouvelle occasion de se signaler.

Durant l'été de 1708, nous le trouvons capitaine de la frégate la *Légère*, mais ses succès nous sont restés inconnus.

Lorsque les négociants de Saint-Malo formèrent cette grande expédition contre Rio-Janeiro, de la Moinerie-Miniac, nommé au commandement du vaisseau le *Fidèle*, fut commissionné, par le roi, capitaine de frégate. Duguay-Troüin ayant rallié tous ses vaisseaux devant La Rochelle, fit voile le 9 juin 1711, pour sa glorieuse et rapide campagne qui devait clore l'ère navale de la France sous le règne de Louis XIV. Duguay-Troüin revint à Brest le 6 février 1712, mais il lui manquait le *Magnanime*, le *Fidèle* et l'*Aigle*, qui se perdirent dans la tempête, que ses vaisseaux victorieux essuyèrent le 21 janvier, près des Açores. Par une cause toute providentielle, qui n'est pas venue à notre connaissance, le brave de la Moinerie-Miniac n'était plus à bord du *Fidèle* au moment de son immersion.

Un an après le retour de l'escadre, le 27 mars 1713, mourut à Saint-Malo, à l'âge de 37 ans, le brave écuyer Thomas-Auguste Miniac, sieur de la Moinerie, emportant les regrets de ses concitoyens : ses dépouilles mortelles reposent dans notre ci-devant cathédrale.

PIERRE-GUILLAUME BUISSON, SIEUR DE LA VIGNE.

Dans le courant du mois d'avril de l'année 1696, on voyait ancré, sur la rade de Saint-Malo, le joli brigantin-corsaire le *Comte-de-Tessé*, de 60 tonneaux de jauge, armé de 8 canons de 4 et monté par 50 hommes d'équipage.

Cette fine embarcation, bien coquette, était descendue des chantiers du Sillon, deux mois auparavant; les marins de ce temps-là, qui valaient ceux d'aujourd'hui, assuraient qu'elle possèderait toutes les qualités nautiques désirables. Elle était commandée par Lavigne-Buisson (1), jeune Malouin qui avait fait l'apprentissage du rude et âpre métier de marin sous les Dufresne, les Géraldin, les Porée, etc.

Le *Comte-de-Tessé* était beaucoup plus redoutable que sa faiblesse matérielle pouvait ne le faire supposer. A son bord se trouvaient réunis des hommes d'élite, auxquels le courage tenait lieu du nombre; les beaux faits d'armes de ce petit corsaire sont restés dans nos annales comme des prodiges d'intrépidité et de bonheur. Nous n'en rapporterons qu'un seul.

Près de l'ancrage du *Comte-de-Tessé*, on voyait le *Diamant*, capitaine Joseph Danycan, sieur du Rocher; le *d'Harcourt*, capitaine Guyon, sieur de La Roullais, et la *Marie*, capitaine Cormier, sieur Dupré. Ces bâtiments, dont le dernier était une flûte de charge, complétaient leurs approvisionnements, afin d'aller rejoindre d'autres navires que

(1) Les Malouins faisaient précéder leur nom de famille du nom seigneurial qu'ils prenaient. Dufresne, sieur des Saudrais; Porée, sieur de La Touche; Lefer, sieur de Beauvais; Troüin, sieur de La Barbinais, etc., signaient : Dessaudrais-Dufresne, de La Touche-Porée, Beauvais-Lefer, de La Barbinais-Troüin, etc.

le fameux armateur Noël Danycan, sieur de l'Epine, avait envoyés à Terre-Neuve, lesquels, réunis, formèrent une escadrille de sept bâtiments, portant chacun depuis 36 jusqu'à 50 canons. Ces vaisseaux, qui se rendaient aux ordres de M. de Bouillan, gouverneur de Plaisance, étaient munis de commissions de l'amiral et d'instructions particulières de la cour. Le pauvre petit brigantin paraissait à peine parmi ces navires et surtout auprès de son colossal voisin, le *Diamant*, de 50 canons.

Quoiqu'on fût accoutumé alors à voir des prodiges s'accomplir par nos corsaires, on se demandait pourtant ce que pourrait entreprendre une si faible embarcation; en effet, tout vaisseau marchand armé, de quelque tonnage important, devait ou la couler ou la repousser; en un mot, elle excitait le plus vif intérêt.

Cependant, malgré les *cancans* de la population, qui ne le cédait en rien, sous ce rapport, à celle de notre époque, le capitaine Lavigne-Buisson (1) ayant terminé l'installation de son navire et rallié son équipage, déploya son pavillon de poupe et sortit de la rade, le 20 avril, poussé par un vent de S.-E.

Avant la nuit close, on relevait le cap Fréhel au S.-E.; sa côte abrupte disparaissait dans un horizon vaporeux, en même temps les roches de Douvres s'émergeaient au N.-O.

Durant la nuit, le vent changea, la violence qu'il prit alors, la grosseur de la mer, la dureté du ressac des lames, forcèrent le capitaine à dévier de la route qu'il suivait. Au jour, le ciel était terne et livide, une écume épaisse altérait la teinte verdâtre de la mer; alors les canons du petit brigantin furent envoyés à fond de cale et lui-même se mit en

(1) Lavigne-Buisson avait 22 ans. Sa grand'mère était cousine-germaine de la grand'mère de Duguay-Troüin.

cape. Sous cette allure il s'élevait sur les vagues comme un de ces oiseaux pétrels des mers du Sud, qui bravent les tempêtes, reposés sur les flots. Cette bourrasque de printemps ne dura que vingt-quatre heures, après quoi le temps se calma et la mer perdit de sa violence. Le capitaine Lavigne-Buisson put couvrir de toile le *Comte-de-Tessé* et atteindre, après avoir bordaillé, la Grande-Sole, où il voulait établir son point de croisière.

Dans la nuit du 30 avril au 1er mai, une belle flûte hollandaise, le *Roi-David*, de 400 tonneaux, venant de Surinam, allant à Amsterdam, avait eu la sonde, et son capitaine, John Samson, certain de sa position, faisait route pour sa destination. L'armement de ce beau bâtiment consistait en 18 canons de 9 livres de balles, et son équipage s'élevait à 60 hommes. Il naviguait dans une parfaite quiétude, qu'il puisait dans la bravoure et l'expérience du capitaine, le chiffre élevé de son équipage et dans les canons qui ornaient son pont de bout en bout.

Au point du jour, les védettes du petit corsaire malouin aperçurent à l'ouest la pyramide de toile que formaient les voiles du *Roi-David* et qui était éclairée par l'aube matinale d'un beau jour de printemps.

Le capitaine Lavigne-Buisson manœuvra pour reconnaître le navire, qui approchait rapidement. A la coupe de ses voiles et à son accastillage, il le reconnut pour un navire du commerce hollandais, armé. Après une nouvelle et courte inspection de l'ennemi, il put apprécier l'inégalité des forces qui existait entre le petit brigantin qu'il commandait et le trois-mâts hollandais qu'on approchait toujours. Enfin, il se convainquit qu'en tentant la chance d'un combat à l'abordage, il était possible de s'en rendre maître.

« Mes amis, dit le jeune capitaine aux hommes valeureux qui l'entouraient, l'ennemi a plus d'artillerie que nous, et

le calibre de ses pièces est au moins le double de celui des nôtres, mais il y a un moyen de rétablir la parité que ses nombreux canons semblent rompre; ce moyen est de l'aborder, et notre courage suppléera à la force matérielle. »

« Abordons! abordons! répondent à la fois les cinquante hommes. »

Lavigne-Buisson, voyant l'enthousiasme de son équipage, vire de bord et dirige le *Comte-de-Tessé* sur le hollandais, car, tout en observant le navire ennemi, il avait manœuvré de manière à lui gagner le vent.

Le brave John Samson veut encore douter de l'audace du français, puisqu'à sa manœuvre il l'avait reconnu pour un petit croiseur ennemi. Toutefois, dans le but d'effrayer la faible embarcation qui tournait autour de lui, il diminua de voiles et arbora sur sa poupe un immense pavillon à trois bandes, rouge, blanche et noire, ayant au milieu les armes d'Amsterdam. Le corsaire, bien déterminé à en venir aux mains, nargue cette manœuvre d'intimidation, et profite de ce que le hollandais a ralenti son aire pour augmenter la vitesse de son sillage, afin de l'aborder plus tôt.

En approchant le vaisseau hollandais, Lavigne-Buisson avait pris toutes les meilleures dispositions pour la réussite de l'attaque. Lui seul et le timonnier resteront debout, tous ses hommes seront couchés à plat-ventre; quant aux quatre chefs de pièce, courbés à la culasse de leurs canons, ils y attendront l'ordre de faire feu. Ces détails préliminaires indiqués avec précision et sang-froid, Lavigne-Buisson, confiant en lui et en son équipage, continue son aire, les grappins suspendus à ses vergues.

Le capitaine hollandais, voyant approcher de plus en plus l'embarcation française, qui s'obstinait après lui, vient brusquement sur tribord, le grand hunier sur le mât, et commande feu, afin de la couler à fond. Les boulets et la mi-

traille couvrent la frêle embarcation; sa voilure est percée et son gréement haché; mais comme elle courait vent arrière, la brise la poussait sur son puissant antagoniste, car désormais l'alternative qui s'offrait pour elle était de se rendre ou d'aborder : elle poursuit donc son sillage sous le feu de l'ennemi, et, son pavillon déployé, elle alla comme une chaloupe accoster la formidable flûte. Alors on apprécia l'entente qui avait présidé dans les sages dispositions prises pour cette première phase du combat par le capitaine Lavigne-Buisson; elles empêchèrent que les bordées du hollandais ne fussent aussi meurtrières qu'elles devaient l'être.

Les ennemis, voyant le petit corsaire cramponné à leur bâtiment à l'aide de ses grappins, abandonnent leurs pièces pour s'opposer à l'entrée des Français dans leur navire; car c'est le tillac de celui-ci qui doit servir de champ-clos où va se vider le duel commencé. Malgré la résistance que les Hollandais opposent, le second capitaine du *Comte-de-Tessé*, Julien Lhermite, de Dinan, secondé par une dizaine d'hommes, tous enfants du littoral, parvient à s'emparer du gaillard-d'avant du *Roi-David* et s'y maintient comme dans une redoute, jusqu'au moment où il est rejoint par une quinzaine d'autres marins, qui, comme les premiers, appartenaient aux bourgs et aux campagnes de nos côtes; alors il commande de marcher en avant, une lutte acharnée s'engage entre les deux équipages, et le pont, où le sang ruissèle, est disputé par les Hollandais.

Dans cette position, où il fallait vaincre ou se rendre, Lavigne-Buisson, se faisant suivre par ce qui reste d'hommes de l'équipage à bord du corsaire, le sabre entre les dents, franchit les pavois du *Roi-David*, et va, avec le renfort qu'il amène, se réunir à l'autre partie de son équipage qui combattait toujours.

Ce renfort exalte les Français, qui soutenaient la lutte

avec une vigueur inouïe; les Hollandais n'avaient résisté, jusqu'à ce moment, que par la puissance du nombre; mais la partie devenant plus égale, les Français redoublent d'ardeur. Un coup de feu atteint le second capitaine, sa chute excite nos marins à le venger; le carnage devient affreux. Dans la mêlée, le capitaine Samson est abattu à son tour sur un monceau de cadavres; sa mort venge celle du brave Lhermite. L'équipage hollandais, exaspéré, combat toujours en cédant du terrain; enfin, acculé contre la poupe, et n'ayant plus son capitaine pour le guider, il comprend qu'il ne peut résister plus longtemps à la furie du combat : il se rend à merci. La belle flûte le *Roi-David* est amarinée, et ses couleurs nationales sont surmontées par notre glorieux pavillon bleu à croix blanche, où brille d'un nouvel éclat la blanche hermine malouine.

Lavigne-Buisson compose un équipage à sa prise et fait voile pour son port d'armement, en lui servant d'escorte. Le 9 mai 1696, le *Comte-de-Tessé* mouillait en rade de Saint-Malo, accompagné du *Roi-David*, sa glorieuse et riche capture. Ceux des habitants, qui avaient craint pour l'issue de la croisière de la petite embarcation malouine, vinrent applaudir aux succès qu'elle avait obtenus. Ces succès furent dus à l'intrépide résolution du capitaine, acceptée par les hommes valeureux qui, ayant foi en lui, recueillaient le fruit de la victoire, après avoir partagé ses travaux et ses dangers.

JOSEPH-SERVAN DANYCAN, SIEUR DU ROCHER.

Joseph-Servan Danycan naquit à Saint-Malo le 11 mars 1674; il était fils de Noël Danycan et de Jacquemine Corbin, et avait pour frère aîné le fameux armateur Noël Da-

nycan, sieur de l'Épine. Joseph commença de bonne heure à naviguer sur les bâtiments armés par son frère, et devint l'ami et l'émule de Duguay-Trouin; ils firent plusieurs croisières ensemble. Lorsque Duguay-Trouin, qui avait un an de plus que Joseph, devint capitaine, ce dernier était parvenu aux premiers grades dans les états-majors et s'y était fait remarquer. A vingt ans, son frère lui confia le corsaire le *Succès*, de 24 canons; il fit une croisière heureuse et rentra à Saint-Malo. Joseph Gallicet, sieur de La Grandmaison, lui succéda dans le commandement du *Succès;* Danycan prit le commandement du beau corsaire le *Diamant*, de 50 canons. Son armateur, Noël Danycan, son frère, lui donna pour point de croisière les parages du cap Saint-Vincent, à l'ouvert du détroit de Gibraltar. Le *Diamant* courait des bordées pour se maintenir à sa station, lorsqu'il rencontra le vaisseau espagnol le *Saint-Antoine*, venant de la Vera-Cruz, portant 54 canons, allant à Cadix. Le *Diamant* lui appuya aussitôt la chasse, quoique le vaisseau ennemi eût des dimensions d'un tiers plus considérables que les siennes. Le temps était d'une pureté qui annonçait les beaux jours de l'année; la mer, comme le ciel, avaient perdu cette teinte blafarde de la mauvaise saison, pour prendre la couleur sereine du climat méridional. Cette chasse, qui conduisait nos matelots contre les ennemis, fut un jour de fête! De toutes les parties du *Diamant* s'élevaient des cris de joie et des chants de victoire, qui allaient avoir l'harmonie guerrière des canons.

Sans s'effrayer de la supériorité du *Saint-Antoine*, par le travers duquel le plaçait son attaque, Danycan ne balança point à ouvrir son feu, disposé à tenter l'abordage si l'ennemi prolongeait la lutte.

Cette affaire s'engagea avec indécision du côté de l'espagnol, mais avec une vigueur admirable de la part des Fran-

çais. Etonné de l'intrépidité de cette agression, effrayé par les ravages que firent à son bord nos boulets, quoique d'un calibre bien inférieur aux siens, déconcerté par la mort du capitaine, enlevé par nos premiers coups, le *Saint-Antoine*, déjà gravement maltraité dans son gréement et sa carène, amena son pavillon blanc, chargé d'un écusson écartelé de Castille et de Léon : la blanche hermine malouine reçut un nouveau lustre de cette victoire.

Joseph Danycan escortait sa prise, lorsque, près des atterrages de France, ses vigies signalèrent deux voiles qui croisaient sa route; bientôt on reconnut deux vaisseaux de la compagnie hollandaise qui venaient de l'Amérique et se rendaient à Amsterdam. Danycan fit signal à sa prise de faire route pour le premier port de France; quant à lui, il se prépara à soutenir le combat contre ses deux antagonistes. Le choc fut rude; les deux hollandais manœuvrèrent avec une grande habileté; le *Diamant* ne put parvenir à les aborder. Le *Commander* perdit son mât d'artimon, le deuxième vit son grand mât de hune tomber; Danycan croyait leur défaite assurée, lorsqu'un boulet brisa sa barre de gouvernail et tua le timonier; ne pouvant plus diriger sa manœuvre, les deux hollandais en profitèrent pour fuir vent arrière et s'éloigner du champ de bataille. Après cette stérile victoire, le *Diamant* répara ses avaries et rentra, en septembre 1695, à Saint-Malo.

Plaisance, le principal siége des pêcheries françaises à Terre-Neuve, courait un danger réel : la Grande-Bretagne occupait la plus belle partie de l'île et son commerce s'élevait à 17 millions par année; que ne devait-on pas redouter pour l'avenir? Le brave Herville avait communiqué ses appréhensions à la cour, qui les avait partagées. Cet officier dévoué désirait agir de concert avec M. de Bouillan, gouverneur de Plaisance, pour attaquer l'ennemi en même temps par terre et par mer.

Comme la marine du roi se trouvait fort réduite et le trésor épuisé, le ministre s'adressa au commerce malouin, toujours prêt à concourir pour la gloire de la patrie. Six bâtiments furent équipés et disposés à faire voile de Saint-Malo, aussitôt que la saison le permettrait. Le fameux armateur de l'Epine-Danycan fut l'âme de cette expédition et le principal intéressé. Voici les noms et la force des bâtiments :

Le *Diamant*, capitaine Joseph Danycan, 500 tonneaux, 50 canons, 300 hommes.

Le *Harcourt*, capitaine Guyon, sieur de la Roullais, 400 tonneaux, 40 canons, 280 hommes.

Le *Comte-de-Toulouse*, capitaine Duclos Hubert, 350 tonneaux, 30 canons, 220 hommes.

Le *Philippeaux*, capitaine Louis-Paul Danycan, 400 tonneaux, 40 canons, 280 hommes.

Le *Vendôme*, capitaine Desferrières, 360 tonneaux, 32 canons, 250 hommes.

La *Marie* (flûte), capitaine Dupré du Cormier, 300 tonneaux, 20 canons, 200 hommes.

En tout : 212 canons, 1,530 hommes.

A l'escadrille malouine devait se réunir le vaisseau du roi le *Pélican*, le bâtiment le *Saint-Louis*, de Bordeaux, armé par le gouverneur, et deux brûlots.

Dans les premiers jours du mois de mai 1696, on remarquait sur la rade le *Diamant*, le *Harcourt* et la flûte la *Marie*, formant la deuxième division de l'escadrille et n'attendant qu'un vent favorable pour mettre sous voile. Chaque capitaine était muni de commissions du ministre et d'ordres particuliers de la cour. Leur mission était de se rendre à la côte du Chapeau-Rouge et de se mettre sous les ordres de M. de Bouillan, gouverneur de Terre-Neuve.

Le 10 mai, le vent passa à l'E.-N.-E., bon frais, et les trois bâtiments, sous les ordres provisoires de Joseph Dany-

can, sieur du Rocher, appareillèrent pour leur destination. Le 30 du même mois, ils aperçurent et s'emparèrent d'un flûton anglais, nommé l'*Intrépide*, chargé de tabac, qui fut expédié à Plaisance; une flûte de 200 tonneaux, nommée les *Deux-Cousines*, qu'on captura le 20 juin, eut la même destination. Contrariés par les vents, les trois malouins faisaient leurs efforts pour atteindre le port où ils se croyaient attendus; chemin faisant, ils prirent, le 10 juillet, par 47° de latitude, une corvette anglaise nommée le *Prince* et un brick portant le nom de *Georges*. Le 21 juillet, pour distraire nos bâtiments de leur longue traversée, une jolie frégate du roi, portant le nom de *Firefly*, sortant de Boston, armée de 8 canons, vint donner dans notre petite division et se faire amariner; Joseph Danycan jeta l'ancre sur la rade de Plaisance le 24 juillet. — La frégate et les autres prises n'arrivèrent au mouillage que le lendemain.

Le capitaine Joseph Danycan, dans son rapport que nous avons sous les yeux, se plaint de M. de Bouillan qui resta dans l'inaction tout le mois d'août, et mit ensuite à la voile sans attendre le brave Herville. M. de Bouillan croyant réussir seul, ne voulait pas partager la gloire de l'entreprise. L'escadrille appareilla, le 8 septembre, pour aller prendre le port anglais Saint-Jean; le gouverneur monta sur le vaisseau du roi le *Pélican*, que commandait M. de la Maisonneuve.

Les Français n'arrivèrent que le 18; les Anglais s'étaient mis sur la défensive. Comme Herville et sa troupe manquaient à l'attaque, la ville ne fut pas prise. Nos bâtiments capturèrent seulement un navire chargé de morue, quatre autres qui étaient en chargement, ainsi que tout le poisson qui se trouvait à terre. Pendant qu'on embarquait le poisson et qu'on brûlait tous les établissements environnant la ville, le *Diamant* leva l'ancre et alla croiser en dehors de la baie;

là, il captura quatre bâtiments chargés de morue et les expédia en France; les mauvais vents qui survinrent le poussèrent au large et lui firent perdre de vue notre escadrille. N'ayant pu gagner le mouillage, il se décida à faire route pour le Forillon, autre établissement anglais.

Chemin faisant, il reprit, sur les ennemis, un bâtiment français, dont ils s'étaient emparés et l'envoya à Plaisance. Ayant rallié l'escadrille, M. de Bouillan ordonna la descente et l'on investit la petite forteresse; elle capitula et le pavillon du roi fut arboré et remplaça celui de la Grande-Bretagne. On trouva dans le hâvre seize bâtiments chargés de morue et prêts à mettre sous voiles; quatre furent déchargés et donnés aux prisonniers qu'on renvoya à la ville de Saint-Jean, puis on détruisit les fortifications, les maisons, les magasins et jusqu'aux échafauds des pêcheurs.

Le *Diamant* appareilla un des premiers et fit baisser pavillon à la frégate anglaise le *Joseph*, de 22 canons, au moment où elle donnait dans le havre, ignorant qu'il fut en notre possession. On fouilla plusieurs baies et havres anglais et l'on y prit un grand nombre de bâtiments qui terminaient leur pêche. On fit éprouver aux ennemis bien des pertes, mais l'expédition principale avait avorté. M. de Bouillan ayant permis aux navires de Saint-Malo de retourner à leur port d'armement, chacun d'eux prit sous son escorte un certain nombre de prises; Joseph Danycan partit du Forillon avec sept de ces prises, le 15 octobre. A soixante lieues des côtes de France, il fut assailli par une violente tempête et le convoi se dispersa, car notre Malouin avait laissé chaque capitaine libre de veiller à la sûreté de son navire ; le *Diamant* entra à Saint-Malo le 5 novembre 1696.

L'année suivante eut lieu la paix de Ryswik. Joseph Danycan alla sans doute dans d'autres ports continuer sa navigation. Nous savons seulement qu'il commanda, en 1701,

le vaisseau le *Martinet*, armé de 30 canons, pour les colonies occidentales, et, en 1702, le vaisseau le *François*, portant 36 canons, avec lequel il fit un voyage à La Chine.

En 1705, de l'Epine-Danycan faisait armer à Brest le beau vaisseau le *Falmuth*, de 50 canons, pour aller au Pérou; il confia à son frère Joseph Danycan, sieur Du Rocher, le commandement de ce navire, qui avait pour second capitaine Jacques Piednoir, sieur de Hautpignon, ami et compatriote du capitaine Joseph Danycan. Le *Falmuth* appareilla et vida la rade de Brest le 10 novembre 1705, en compagnie des vaisseaux du roi le *Brillant*, le *Glorieux*, l'*Apollon* et la *Nymphe*, qui se rendaient aux Antilles, sous le commandement du chef d'escadre, M. de Chavignou.

Le *Falmuth* quitta la division du roi à quelques lieues au sud de Madère, et continua sa route vers l'équateur. Piednoir engagea Danycan à relâcher aux Canaries ou aux îles du Cap-Vert, afin d'y prendre de l'eau et des vivres frais. Malheureusement le capitaine, qui craignait de perdre un temps précieux, s'y refusa; mais il se repentit bientôt après de son obstination. Le scorbut faisait d'immenses progrès parmi son équipage, et, faute de vivres frais, il ne pouvait le conjurer. Toutefois, le *Falmuth* parvient dans le détroit de Magellan et y trouve le capitaine Robert Surcouf, qui commandait le *Danycan*, armé par son frère. Il se croit sauvé, car il compte sur les secours qu'il va recevoir d'un compatriote et d'un ami; le lendemain, il donne l'ordre de mettre ses embarcations à la mer, mais on le prévient que le *Danycan* n'est plus en vue. Joseph, désolé de ce contretemps, met à la voile et poursuit sa route : il parvient en vue du cap Désiré, dont le nom est d'un si bon augure pour les marins. Mais le capitaine malouin n'avait pas subi toutes les épreuves qui lui étaient réservées; la somme de ses misères n'était pas complète : une horrible tempête survient,

le fait rétrograder jusqu'au 57°-19e sud, et lui met cent treize hommes sur les cadres. Quoique les chagrins dévorassent le capitaine, il paraissait impassible devant tant de malheurs, afin de ne pas décourager davantage ses hommes.

Il se décide à relâcher dans la rivière de la Plata, pour aller y rétablir son équipage avant de revenir chercher l'Océan Pacifique. Le *Falmuth* change de route, arrive dans le fleuve et jette l'ancre non loin du cap Sainte-Marie, à une lieue et demie de l'île Labos. Mais le stoïque Joseph Danycan n'avait pas vidé la coupe de l'adversité; une affreuse tempête de S.-O., appelée *pampéros*, descendant de la cime des Cordillières, comme un torrent impétueux, vint fondre sur le *Falmuth* et l'échouer à la côte, près de Buénos-Ayres, où il se creva. Cruelle péripétie, dans laquelle Danycan montra le sang-froid dont il était doué, et où il déploya son talent de marin. Grâce à son énergie, l'équipage fut sauvé ainsi qu'une partie de sa cargaison.

La mission de Danycan ne se terminait pas là, il lui fallait songer au rétablissement des malades, au rapatriement de son équipage et à la vente des objets sauvés de la cargaison, ainsi qu'à celle des débris du *Falmuth*, qui pouvaient avoir quelque valeur : toutes ces choses terminées, il songea à lui. Joseph Danycan revint en France sur un navire de La Rochelle, en décembre 1706.

Après cette expédition malheureuse, il resta longtemps à terre, sa santé se trouvait fort altérée; ses parents et ses amis l'engageaient à cesser de naviguer. Cet état d'irrésolution dura jusqu'au moment où Duguay-Troüin se décida à mettre à exécution l'expédition contre Rio-Janeiro, qu'il avait longuement méditée. MM. de La Tranchardière et La Motte-Gaillard armèrent les frégates-corsaires le *Chancellier*, de 40 canons, et la *Glorieuse*, de 30, pour faire partie de l'expédition. Joseph Danycan eut le commandement du *Chancellier* :

Duguay-Troüin ne pouvait s'adjoindre un officier plus brave et plus dévoué. On connaît les succès brillants de cette dangereuse entreprise et la part de gloire qui revint au capitaine du *Chancellier* : ce bâtiment échappa au coup de vent du 19 janvier 1712, où plusieurs vaisseaux sombrèrent, et qui faillit engloutir le vaisseau le *Lys*, que montait Duguay-Troüin. Le *Chancellier* et la *Glorieuse* rentrèrent à Saint-Malo dans les premiers jours de février.

Depuis lors, ce brave marin ne figure plus sur les registres de la marine de Saint-Malo. Après avoir déployé son courage dans les deux guerres qui précédèrent le traité d'Utrech, et la paix s'étant faite peu de temps après son retour de Rio-Janeiro, il est plus que probable qu'il alla porter dans d'autres ports sa haute intelligence maritime et commerciale.

Joseph Danycan, sieur Du Rocher, avait épousé Mlle Anne de la Perche, et de ce mariage il eut deux fils, Julien et Guillaume Danycan, morts tous les deux capitaines des vaisseaux de la Compagnie des Indes. Un de ses arrière-petits-fils, Eugène Danycan, capitaine de vaisseau de l'Etat, a été retraité au mois d'août 1846, comme ayant atteint l'âge de 60 ans : il a un fils, officier distingué dans la marine impériale.

Quant au brave Joseph-Servan Danycan, sieur Du Rocher, nous n'avons pu préciser l'époque de sa mort, nos registres nécrologiques ne contiennent pas son nom.

═══

THOMAS PEPIN, SIEUR DE BELLE-ISLE.

Thomas Pepin, fils de nobles gens Pierre Pepin et de Jacquette Lhomme, sieur et dame de Belle-Isle, suivant son extrait de baptême, naquit à Saint-Malo le 18 décembre 1676. Il eut pour parrain Thomas Boulain, chanoine dudit lieu, et pour marraine Servanne Moinet, demoiselle des Sauldrais. Il allait à l'école de la ville, dont le précepteur ou l'écolâtre en chef était M. François Chanteau; il y reçut une instruction primaire; ensuite ses parents l'envoyèrent à l'école d'hydrographie qui avait été fondée par Colbert.

Thomas Pepin fit sa première campagne à l'âge de 16 ans, à bord de la *Ville-de-Saint-Malo*, capitaine Thomas Gardin; il était volontaire. En 1696, il devint officier et servit en cette qualité à bord du *Diamant*, frégate-corsaire de 50 canons, capitaine Joseph Danycan, sieur Du Rocher. Le *Diamant* faisait partie d'une escadrille de huit bâtiments, armés par ordre de la cour, dont six sortirent de Saint-Malo pour aller à Terre-Neuve, à la disposition de M. de Bouillan, gouverneur de Plaisance.

Durant la petite paix de Ryswick, il commanda pour le commerce et fit plusieurs voyages à Cadix et aux îles de l'Amérique.

La guerre de la succession commença dans les premiers mois de 1702, et, dès son début, les escadres ennemies sillonnèrent toutes les mers et menacèrent toutes nos côtes. Toutefois, elles furent impuissantes pour bloquer notre port, nos corsaires sortaient et rentraient à chaque instant; les autres ports nous imitèrent, ce qui fit que le commerce des nations qui nous faisaient la guerre n'acquit point la sécurité sur laquelle il comptait. Les corsaires malouins livrèrent

des combats qui jetèrent un vif éclat sur cette navigation isolée : ceux que soutint Thomas Pepin méritent bien que nous les consignions ici.

En janvier 1703, il était capitaine de la frégate le *Saint-Isidore*, portant 30 canons et 194 hommes d'équipage. Dans les derniers jours du mois, le corsaire ayant embarqué ses vivres, ses munitions et son monde, Thomas Pepin mit sous voiles; favorisé par une belle brise de l'est, le *Saint-Isidore* prit le large. Le 6 février, il enlevait à l'abordage le navire la *Reine*, de Baltimore, chargé en plein pour Londres. Ce navire étant d'une grande valeur, le corsaire le prit sous son escorte et fit route pour Saint-Malo. Le 10 au matin, ils venaient de doubler les Sept-Iles, lorsqu'ils furent aperçus par deux corsaires de Flessingue, qui manœuvrèrent pour leur barrer la route avec l'intention d'enlever de vive force la *Reine*. L'un des corsaires portait 26 canons, l'autre 18. Ces corsaires, dont aucun pavillon ne révélait la nationalité, arrivaient à contre-bord du *Saint-Isidore*; mais la manœuvre qu'ils firent en serrant la côte, afin d'ôter tout moyen de se sauver aux navires qu'ils allaient combattre, annonça leur projet, et dès lors Pepin donna l'ordre de se préparer au combat.

Le *Saint-Isidore* se tint beaupré sur poupe de la *Reine*, et lorsque les ennemis furent à portée de fusil, ils arborèrent leurs couleurs et le combat commença. Les deux corsaires attaquèrent le malouin en même temps pour être sûrs de la victoire; mais, après deux heures d'une lutte acharnée, le *Saint-Isidore* mit en fuite les croiseurs bataves. Débarrassé des ennemis, Thomas Pepin reprit son aire vers Saint-Malo, et il n'abandonna sa prise que lorsqu'il la vit donner dans les passes; il vira de bord et alla jeter un pied d'ancre sous le fort La Latte : trente-six heures après, il remit en mer afin de continuer sa croisière.

Le 6 mars, le *Saint-Isidore* rentra avec deux nouvelles prises. Le mauvais temps, qui avait causé quelques avaries à ses œuvres-mortes, de même qu'à sa voilure et à son gréement, força le capitaine à faire entreprendre ces diverses réparations urgentes.

Ce ne fut qu'à la fin du mois de mai que le *Saint-Isidore* se trouva complétement réparé et en état de reprendre la mer; Pepin mit sous voiles et alla établir sa croisière sur les côtes d'Irlande, où se rendaient, pour y rallier Duguay-Troüin, le *Murinais*, capitaine Dujardais-Daniel, et le *Natal*, capitaine Fouquet, tous deux de Saint-Malo. Durant sa station, Thomas Pepin prit successivement quatre navires; un seul, la *Cité-de-Dublin*, voulut faire résistance, mais le *Saint-Isidore* l'aborda de long en long et l'enleva. Le corsaire rentra le 6 juillet; toutes ses prises étaient heureusement atterries, soit à Saint-Malo, soit dans les autres ports de notre Bretagne.

Thomas Pepin ayant besoin de rétablir sa santé, quitta le *Saint-Isidore*. Lorsque le mal fut dissipé, il passa au commandement de la frégate-corsaire la *Paix*, bien accastillée, portant 36 canons et 250 hommes d'équipage.

Le 30 juin 1704, on remarquait la *Paix* assise sur les flots de la rade, retenue par une seule ancre; le grand pavillon blanc de France se déployait sur sa poupe et à son grand màt flottait l'ancien pavillon malouin, bleu à croix blanche, avec l'hermine sans tache. Le corsaire était dans l'état de repos, montrant la beauté de ses formes élancées, lorsqu'une colonne de fumée et une forte détonation proclament le signal du ralliement absolu. Mais tel était l'enthousiasme des matelots, qu'il ne restait à terre que ceux qui attendaient le capitaine. Aussitôt que Thomas Pepin eut atteint son navire et que le canot qui l'avait amené fut hissé à bord, il donna l'ordre d'appareiller. Le câble est viré à

long pic et toutes les voiles déferlées à la fois, étalant leurs surfaces au vent d'E.-N.-E. qui soufflait bon frais. Le cabestan reprend à tourner, l'ancre dérappée arrive à l'écubier et la *Paix* pirouette sur sa quille; bientôt elle obéit à son gouvernail pour prendre son aire vers le cap Fréhel, en passant par la passe nommée la Grande-Porte.

Les familles malouines, surtout celles qui étaient intéressées au succès de l'entreprise, couvraient les petits remparts qui dominent la rade; les armateurs et les marins admiraient les proportions parfaites du corsaire, son gréement, sa svelte mâture et la coupe de ses voiles; mais les femmes priaient et formaient des vœux pour l'heureux retour du navire à bord duquel elles avaient sans doute un père, un époux, un fils ou un parent, ou un ami; le corsaire malouin s'immergea bientôt dans l'horizon vaporeux du N.-O. et disparut.

Les marins de la *Paix* ne s'attendaient pas à cette courte, mais bien glorieuse campagne qui leur était réservée. Le 16 juillet, Thomas Pepin venait de s'emparer d'un beau brick anglais, la *Tamise*, armé de 16 canons, pour défendre la précieuse cargaison qu'il portait à son bord, lorsque le lendemain il rencontra une escadre de huit vaisseaux qui faisaient route pour l'Angleterre. Dans le premier moment, Pepin pensant que ce pouvait être un convoi de bâtiments marchands, fait gouverner pour aller le reconnaître; mais lorsqu'il se fut approché pour le bien juger, sa manœuvre parut suspecte à l'amiral, et celui-ci donna l'ordre à la frégate la *Thétis*, de 32 canons, qui servait de mouche à l'escadre, de se détacher et d'aller à la rencontre du navire en vue.

Cette frégate, d'une grande marche, encouragée par la présence des vaisseaux anglais, se couvre de toile et rejoint la *Paix*, et aussitôt la frégate ennemie engage le combat.

Le corsaire malouin répond avec une indicible énergie qui n'altère en rien la justesse du tir de ses pièces; cinq volées tirées à la portée d'un pistolet suffisent pour mettre l'anglais dans un tel état de détresse, que le capitaine se trouva dans la nécessité d'amener son pavillon; cependant il voyait un vaisseau de 60 canons qui accourait pour le seconder.

Le capitaine malouin, qui avait mis sa chaloupe à la mer pour amariner sa conquête, s'aperçoit que le nouvel ennemi s'approche avec une telle vitesse, qu'il n'a plus que le temps d'embarquer ses hommes et de fuir devant le colosse anglais. Des signaux furent échangés entre les ennemis, et le vaisseau continua son aire vers le corsaire malouin en lui appuyant une chasse des plus obstinées. Ce bâtiment chasseur était l'*Hercule*, le plus fin voilier des huit vaisseaux en vue; les sept autres, restés sur petites voiles, approchaient lentement leur camarade, en attendant la capture de la frégate-corsaire de Saint-Malo.

Thomas Pepin, qui se voyait gagné de vitesse par son formidable adversaire, ne s'effraya point de la faiblesse si disproportionnée de la *Paix* d'avec la force du vaisseau par le travers duquel il allait se trouver. L'intrépide Malouin, sans s'inquiéter de l'issue du combat, ne balança pas à ouvrir le feu, dans l'espoir de le dégréer pour le mettre dans l'impossibilité de le poursuivre dans sa retraite.

Cette action, qu'on regarderait comme une chose incompréhensible de nos jours, s'engagea avec une vigueur admirable de la part des Malouins. L'anglais, étonné de l'intrépidité que montrait le corsaire dans cette résistance inouïe, lui qui s'attendait à une prompte soumission, avait peine à concevoir autant d'audace. Mais Thomas Pepin avait communiqué son courage et son espérance à ses compagnons, et, de la sorte, les canons du corsaire la *Paix* continuèrent de tonner durant une demi-heure avec la même ardeur.

Effrayé par le ravage que fit sur son bord le feu du corsaire malouin et surtout par la mort de son capitaine, l'équipage anglais, voyant l'*Hercule* déjà gravement maltraité dans son gréement et sa voilure, dont diverses parties étaient en pantenne, le laissa culer, afin de le retirer du champ de bataille pour aller rejoindre la *Thétis* et son escadre. La *Paix* deux fois victorieuse, voyant l'ennemi, qui lui était si démesurément supérieur, abandonner un combat qu'il avait engagé et dont le théâtre et la gloire lui restaient, fit route pour Saint-Malo, où elle jeta l'ancre le 21 juillet 1704; elle venait y réparer ses honorables avaries, qui attestaient les luttes mémorables qu'elle avait soutenues.

A quelque temps de là, il fit encore d'autres courses qui méritèrent la reconnaissance du pays. Le 1er mars 1705, le capitaine Thomas Pepin épousa demoiselle Françoise Morrogh, sa parente; dans l'acte, le fils de *nobles gens* Pierre Pepin et de Jacquette Lhomme prit le titre d'écuyer (1). Le 5 mai 1708, il eut le bonheur de voir naître un fils qui reçut le nom de Julien, de son parrain Julien Bourdas. Ce fils prit aussi le titre d'écuyer; c'est sans doute ce Pepin, sieur de Belle-Isle, ou *Belle-Isle-Pepin*, dont parle l'abbé Manet, qui mourut chef d'escadre après s'être distingué dans la guerre de 1744. Quant au brave Thomas Pepin, après s'être élevé à une haute estime parmi ses contemporains, par de nouveaux succès, il mourut le 30 septembre 1711, dans la force de l'âge, à la suite d'une cruelle maladie qu'il avait contractée à la mer. Ce vaillant marin fut inhumé dans la cathédrale, emportant les regrets de ses concitoyens.

(1) La qualification de *nobles gens*, donnée au père et à la mère, n'indiquait à cette époque qu'une certaine *honorabilité*. Les gentilshommes de race, quand ils n'avaient pas de titres particuliers, étaient dits *écuyers*. A Saint-Malo, nous avons remarqué fort souvent que le fils d'un *noble homme* prenait le titre d'*écuyer*; de là vient qu'un grand nombre de familles se croient d'origine noble.

EUSTACHE LINBERT.

Dans le temps où les vaisseaux confiés à Duguay-Troüin par les Malouins revenaient victorieux de Rio-Janeiro, la ville de Saint-Malo méritait plus encore de la patrie par ses nombreux armements et ses expéditions lointaines qui enrichissaient le royaume. En effet, vingt navires d'un fort tonnage, armés de trente à cinquante canons, allaient au Pérou, à La Chine, à Pondichéry, à Moka, à Carthagène et au Mexique; quarante autres d'un moindre tonnage se rendaient à Terre-Neuve et dans nos colonies occidentales, unissant aussi la guerre au commerce; trente corsaires, sous le nom de frégates, portant de vingt à trente-six canons et un équipage de cent cinquante à deux cent vingt hommes, sillonnaient en tous sens les mers d'Europe, arrêtant les bâtiments anglais. En outre, on voyait sortir du port dix autres plus petits corsaires sous la dénomination de corvettes, qui traversaient la Manche et allaient jeter la perturbation parmi le commerce maritime de la Grande-Bretagne, jusque dans ses ports.

Ah! si le grand homme dont nous avons évoqué le souvenir renaissait parmi nous, quelle serait sa douleur de voir sa ville natale, alors si redoutée et si florissante, tombée si bas; mais en pouvait-il être autrement? La révolution de 89 vint faire table rase de ces anciennes maisons de commerce, honneur de la cité, lesquelles comprenant l'avantage des associations, opéraient ensemble de grandes choses; elles étaient guidées par l'esprit de la communauté, qui de nos jours a fait place à l'intérêt individuel. Au lieu de ces nombreux et importants armements qui faisaient rejaillir un si vif éclat sur notre île maternelle en procurant des ressources à la pa-

trie, on ne voit plus que des opérations privées qui ne profitent qu'à quelques-uns. L'amour du pays était si vivement senti par nos ancêtres, qu'ils se levaient comme un seul homme pour défendre les droits de la cité, aussitôt qu'ils étaient menacés par les empiétements de l'autorité, quelque fût l'habit dont elle se revêtait : aucunes démarches, aucuns sacrifices ne leur coûtaient jusqu'à ce qu'ils eussent obtenu justice. Maintenant, plus rien de tout cela.

Après ce préambule, nous allons raconter, cette fois encore, les modestes exploits des hommes audacieux qui montaient les petites embarcations dont nous avons parlé; notre bonheur à nous est de retirer de l'oubli, chaque fois que l'occasion s'en présente, nos braves compatriotes, n'importe quel soit le rang où nous les trouvons. Si nous ne pouvons les citer tous, du moins nous en nommerons quelques-uns, et ceux-là prendront place parmi ces marins qui furent l'orgueil de notre ville et la terreur des ennemis.

Au nombre des dix corvettes-corsaires dont les noms se trouvent inscrits dans nos archives maritimes, à l'époque que nous décrivons, il y en avait trois qu'on désignait sous le nom générique de bateaux; l'un était le *Duc-de-Vendôme*, de huit tonneaux, capitaine Pierre Pillet; le second, le *Téméraire*, de sept tonneaux, capitaine Eustache Linbert; le troisième, le *Bien-Venu*, de quatre tonneaux, commandé par Elie Gogué. Ne pouvant raconter les exploits de tous ces braves, nous allons nous borner à ceux de la croisière du *Téméraire*.

Eustache Linbert ayant obtenu une commission de Son Altesse Sénérissime l'amiral de France *pour faire la course contre les ennemis de l'Etat*, le *Téméraire* reçut à son bord vingt hommes, le capitaine compris, et, le 16 janvier 1711, il prit la mer avec ces hardis marins armés de fusils et de sabres.

Le *Téméraire*, battu par les vagues, passa inaperçu à travers la Manche, atteignit les côtes de Cornwall et entra dans le golfe de Bristol. En vue de Padstow, il fit la rencontre d'un petit brigantin de soixante tonneaux, nommé la *Providence*, sortant de Plymouth, qui se rendait à Bristol porter un chargement de cuirs avariés; le *master* ou patron du brigantin, se nommait Pierre Lacombe. Ce navire était venu fort à propos se faire prendre par le *Téméraire*, car le mauvais état de sa coque avait mis maintes fois en péril son équipage.

Linbert changea d'embarcation avec Lacombe, qu'il expédia pour Padstow, avec l'engagement de faire renvoyer autant de Français prisonniers qu'ils étaient d'Anglais : Lacombe eût signé tout ce que Linbert lui eût demandé pour se débarrasser de lui et de son équipage. Après avoir enlevé du *Téméraire* tout ce qui pouvait lui servir, le capitaine français permit à Lacombe de faire voile.

Linbert et ses dix-neuf marins étaient bien décidés de continuer la course, mais les vivres commençaient à manquer : d'un commun accord, ils se mirent à la demi-ration et firent route pour les côtes d'Irlande. Après quelques jours de traversée, le vent les conduisit dans le havre de Baliqueliok; ils se dirent Danois et on leur donna des vivres en échange de quelques-uns des cuirs qu'ils avaient à bord. Dans ce petit havre de pêcheurs, ils apprirent qu'une galère anglaise de cent cinquante tonneaux, nommée l'*Hirondelle*, était entrée en relâche dans le port voisin de Dingle, venant de Lisbonne.

Eustache Linbert forme aussitôt le hardi projet d'aller l'enlever, quoiqu'il eût appris aussi que cette galère avait vingt-deux hommes d'équipage. « Les gars, leur dit-il, je sçai » qu'aucun de vous n'a froid aux yeux, mais il me faut sept » bons b...... parmi les plus alertes et les plus forts : les » Anglais nous tailleront de la besogne. » Comme tous se

présentaient, Eustache Linbert désigna Jacques Tardif et Michel Joublin, de Saint-Malo; Thomas Bethuel et Guillaume Jamé, de Dinan; Henri Saudrais, de Cancale; Pierre Redou, de Saint-Suliac, et Jean-Baptiste Filastre, de Saint-Coulomb. Ce choix fit bien quelques jaloux, mais aucun n'osa murmurer de la préférence que le capitaine Eustache avait donnée à ces sept intrépides marins pour partager ses dangers.

Le canot de la *Providence* côtoie la côte et parvient à l'entrée du port de Dingle; il aperçoit l'*Hirondelle* et se dirige sur elle. Mais, en s'avançant vers le mouillage de la galère, il voit sur un monticule une petite forteresse qui le protégeait. La vue de cette forteresse était bien faite pour le faire renoncer à son entreprise, mais Linbert ne voyait en cela qu'un obstacle de plus à surmonter : il aborde dans une anse voisine de la forteresse, et attend que la nuit soit descendue sur le port de Dingle. Son projet, qu'il communique à ses compagnons, était de s'emparer du fort sans faire de bruit, enclouer les canons et aller ensuite enlever l'*Hirondelle*.

Avant de partir pour cette audacieuse entreprise, le capitaine commit Guillaume Jamé à la garde du canot, avec ordre de le maintenir à flot. Guillaume parlait les langues du Nord, il pouvait facilement donner le change, en brodant une histoire aux pêcheurs du port qui seraient venus aborder dans l'anse. En approchant du fort, ils entendent la sentinelle entonner le *all is well;* aperçus par elle, ils précipitent leurs pas et répondent à son *qui vive* anglais en l'abattant à leurs pieds; ils pénètrent dans le poste, ferment la porte, égorgent ceux qui se défendent, épargnent les soldats qui se soumettent. Maîtres du fort, ils confinent dans la poudrière les prisonniers, enclouent les six canons qui battaient l'ancrage et retournent victorieux à leur canot qui les attendait.

Le bateau nageait vers l'*Hirondelle* qu'on avait peine à distinguer, parce que le temps était fort couvert; arrivé à portée de voix, le canot fut hélé par les hommes de quart. Au lieu de répondre, les Français doublent sur leurs avirons; ils étaient déjà à bord, quand les hommes de veillée songent à appeler aux armes : ces malheureux paient de leur vie la résistance qu'ils font. Le capitaine Eustache Linbert divise ses gens à la garde du panneau de la chambre et à celle du logement de l'équipage; tout ce qui tente de monter sur le pont est sabré; les corps des tués comme ceux des blessés tombent pêle-mêle au pied de chaque échelle : les hommes qui restaient n'osent pas se présenter, et les panneaux sont refermés sur eux.

Victorieux une seconde fois, Linbert et ses braves compagnons attendent le crépuscule pour appareiller. Durant les heures qui s'écoulent lentement, les Français avaient disposé le canot de l'*Hirondelle*, plus grand et meilleur que le leur, pour les recevoir en cas de nouvelles entraves à l'achèvement de leur entreprise. Le jour se fit, l'*Hirondelle* est mise sous voiles, mais les vents étant contraires pour sortir du port, il fallut louvoyer : faute de connaître le chenal, l'*Hirondelle* échoua. A la vue de son navire qui appareillait, le capitaine anglais, qui était allé coucher à terre, ameuta la population, et dix embarcations, chargées d'hommes armés de toutes pièces, s'avançaient pour reconquérir l'*Hirondelle*. Linbert, jugeant la partie trop inégale, veut, avant de se retirer, incendier le navire capturé. Il donne ordre aux Anglais prisonniers de s'embarquer dans le canot de la *Providence*, duquel les avirons et le gouvernail avaient été enlevés : le canot voguait donc au gré des flots. La galère l'*Hirondelle* étant suffisamment en flammes, Linbert et ses intrépides marins abandonnent le port de Dingle pour retourner à bord de la *Providence*. Il était temps, car l'alarme

avait été jetée sur toute la côte et plusieurs bateaux venaient pour s'en emparer.

Linbert jugea à propos de changer de parages; en effet, il s'enfonça dans le canal Saint-Georges. Chemin faisant, il arrêta un navire irlandais; mais le capitaine était muni d'un passeport pour France, il fallut bien le laisser continuer sa route. Toutefois, pressé par le manque de vivres, Linbert lui prit quelques provisions, pour lesquelles il donna un mandat sur ses armateurs. Le capitaine Linbert se rendit à une île d'Ecosse que le rapport nomme *Iobermory;* là, se faisant passer pour Danois, il reçut un fort cordial accueil; il donna ses cuirs avariés en échange de provisions de bouche; ses vingt hommes dévoraient. Les choses se passaient à merveille, lorsqu'il prit fantaisie à son contre-maître, Guillaume Jourdan, de Marseille, de coucher à terre; cet homme, à ce qu'il paraît, s'enivra avec le wiski écossais, et dans son ivresse bavarda, car personne ne crut à une trahison de sa part. La nationalité de la *Providence* reconnue, les habitants se mirent sous les armes, et lorsque le canot aborda le rivage, les marins qui le montaient furent saisis et conduits prisonniers devant le magistrat de l'île. Linbert voyant les dispositions hostiles de la population, s'empressa de lever l'ancre et se rendit dans une autre île éloignée qu'il nomme *Sana;* il y arriva le 16 mars.

Quoiqu'il eût perdu cinq hommes, le brigantin la *Providence* n'en était pas moins redoutable. Linbert arrêta cinq grands bateaux écossais, chargés de bœuf salé, harengs, suif et autres barillages; ces bateaux allaient à Glascow, et leurs équipages réunis formaient un personnel plus nombreux que celui qui restait à la *Providence*. Mais tel est l'ascendant de l'homme supérieur, que ces pauvres Ecossais se soumirent à toutes les exigences du capitaine Linbert. Les cuirs gâtés furent jetés à la mer, et les chargements des

cinq bateaux formèrent une cargaison complète à la *Providence.* Après avoir enlevé les vivres des bateaux, Linbert les rendit à leurs équipages, en leur imposant toutefois l'obligation de faire renvoyer en France les cinq Français abandonnés à l'île de Iabermory.

La *Providence*, abondamment pourvue, laissa le rivage de Sana et fit voile pour Saint-Malo, où elle arriva le 5 avril 1711. Les compatriotes du capitaine Eustache Linbert le félicitèrent de la bravoure et de l'audace qu'il avait déployées dans sa croisière, mais n'en furent point surpris; dans ces temps d'héroïsme, on était habitué à voir de semblables prouesses.

ALAIN POTIER, SIEUR DUFRESNE.

Le nom de Potier, qui appartient à notre ville, se trouve mêlé à une foule d'entreprises hasardeuses, dans lesquelles l'intelligence, de même que l'audace, apparaissent toujours. C'était de Saint-Malo surtout que partaient ces hardis corsaires qui frappaient le commerce de l'Angleterre et dans ses colonies et sur ses côtes : Saint-Malo était donc le foyer d'où royonnait un puissant mouvement agressif. Nous allons raconter le coup d'essai d'un jeune capitaine de vingt ans. Si ce coup d'essai ne frappe pas par son importance, on trouvera que la bravoure et la présence d'esprit n'y firent pas défaut.

Alain Potier, qui, depuis la reprise des hostilités en 1702, naviguait comme officier sur les corsaires, ambitionnait un commandement, peu lui importait qu'il eût un grand ou un petit navire, pourvu qu'il en fût le chef. Sa famille, afin de satisfaire son ardent désir, se cotisa pour acheter et équiper un yacht anglais qui avait été capturé

par les coursiers malouins. Cette jolie, mais faible embarcation, jaugeait 50 tonneaux seulement; elle fut armée de huit petits canons et d'un équipage de quarante-huit hommes. Son nom francisé répondait à celui de *Lièvre-Courant;* ce fut sous ce nom qu'il obtint sa commission de guerre.

Le petit corsaire étant parfaitement espalmé, et ayant tout son monde à bord, appareilla le 20 mai 1704 du *Pot-aux-Chiens* (1), où il s'était mis en partance, et prit immédiatement la pleine mer. Profitant de ce que son corsaire était de fabrique étrangère, Alain Potier traversa la Manche et atteignit les côtes anglaises. A l'ouvert du canal Saint-Georges, il prit deux navires qu'il expédia sur les ports de France, vu la valeur de leur chargement. Pour un capitaine moins entreprenant, certes, ces deux prises pouvaient suffire à son ambition; mais Potier, devenu capitaine, voulait de prime-abord mériter de marcher à l'égal des Géraldin, des Gravé, des Lefer, des Weilch, des Gardin, des Deminiac, etc., en un mot, faire partie de cette pléïade d'hommes valeureux qui jeta tant d'éclat sur la marine de Saint-Malo; quoique ce fut bien difficile, du moins il voulut le tenter.

Ayant donc pris la résolution de tenir la mer, il poussa sa bordée jusque sur les côtes d'Irlande; là, il arrêta et rançonna un petit brick de Dublin, pour six cents guinées : ce navire ne valait pas la peine, suivant le capitaine Potier, d'être amariné. Les deux premières prises avaient enlevé 15 hommes au corsaire; il ne lui restait donc que 33 hommes pour faire face à toutes les éventualités de la croisière.

Après avoir parcouru la partie sud de l'Irlande, le corsaire alla fièrement établir sa station en vue des Blasquets, point d'atterrage fort fréquenté par les navires anglais venant de l'ouest. Le 3 juin, aux premières clartés du jour,

(1) Lieu réservé du port où les navires débarquaient leur cargaison, lorsqu'ils n'avaient pas de place aux quais; ils venaient s'y mettre en appareillage.

il découvrit un navire dans le S.-O., à la distance d'une lieue et demie. Comme il voulait essayer sa marche avec lui, avant de l'approcher plus près, il livra toutes ses voiles à un joli frais du N.-O. qui s'élevait à mesure que le soleil montait sur l'horizon; mais il s'aperçut que le navire le chassait lui-même.

A sa voilure, comme à sa supériorité de vitesse, Potier crut qu'il avait affaire à un bâtiment de guerre; il se trompait, cette voile n'était qu'un trois-mâts de 350 tonneaux appartenant au commerce, mais parfaitement accastillé et portant une batterie à barbette de 18 canons. Ce bâtiment venait des colonies avec une cargaison précieuse de peu de poids, ce qui contribuait à la légèreté de sa marche. L'anglais, au faible tonnage qu'accusait le *Lièvre-Courant* et à ses formes anglaises, l'avait jugé tout d'abord pour un caboteur de sa nation, et désirait lui parler pour savoir des nouvelles d'Europe; mais voyant le petit yacht fuir, il changea de route et s'attacha à sa poursuite.

Si le pauvre petit corsaire avait pu se donner la vitesse de l'animal dont il portait le nom, il serait parvenu à se soustraire au puissant ennemi qui s'acharnait après lui. Quoique Potier ne négligeât aucune mesure pour augmenter la vitesse du *Lièvre-Courant*, le trois-mâts approchait toujours. Cependant sept de ses huit canons avaient été lancés à la mer, le canot, les avirons de galères eurent le même sort; on défonça même quelques-unes des pièces à eau, afin de rendre plus léger le corsaire; ces sacrifices furent inutiles, l'anglais n'était plus qu'à la portée du canon. Potier ayant épuisé toutes les ressources que son expérience ou plutôt son précoce génie lui avait indiquées, il s'en remit à la Providence; elle seule pouvait le retirer de cette fâcheuse situation.

L'anglais, arrivant par la hanche de tribord, avait ar-

boré ses couleurs; avant qu'il n'eût atteint la portée du fusil, le corsaire hissa les siennes. L'ennemi, se trouvant à portée de voix, intima à Potier l'ordre impératif de s'arrêter en baissant son pavillon; cet ordre fut accompagné de la menace de lui passer par dessus et de le couler, et, en même temps l'anglais, sans autre avertissement, mettait le brutal triomphe de la force à exécution, puisque déjà le beaupré de l'ennemi passait au-dessus du couronnement du corsaire; un bond de plus, et il n'était plus parlé du *Lièvre-Courant*. Alain Potier, sans s'émouvoir, vint rapidement sur babord et put se soustraire à cette manœuvre barbare que rien ne commandait, manœuvre inusitée chez les peuples civilisés. Le pavillon avait été baissé.

Les deux bâtiments avaient changé de position, le *Lièvre-Courant* était en panne au vent de l'ennemi. La première pensée de Potier fut de relever ses couleurs, d'aller l'aborder et de s'en rendre maître; aux lenteurs de sa manœuvre, il avait jugé que la force de son équipage n'était en rapport ni avec son travestissement guerrier, ni avec la fanfaronnade dont il faisait parade; Potier se trouvait humilié, comme Malouin, d'être capturé par un navire du commerce, ses rêves de gloire allaient s'évanouir pour toujours par cette honteuse reddition.

Dans le même instant, l'anglais mettait une embarcation à la mer pour venir l'amariner; il préféra attendre que les hommes qui la montaient fussent à son bord pour exécuter son projet. « Les gars (1), dit Potier à ses hommes, cet
» Anglais n'est qu'un bravache qui s'est f.... de nous, mon-
» trons-lui à notre tour qui nous sommes; pour cela, soyez
» prêts à grimper à son bord; ayez soin d'entourer les sept
» Anglais qui nous arrivent et de les serrer de si près qu'ils
» ne puissent se défendre, désarmez-les; ensuite vous les

(1) Expression familière, employée pour garçons, enfants, amis, etc.

» renfermerez dans la cale, nous aurons sept des ennemis » de moins sur les bras dans l'abordage; toutefois, n'agissez » que quand je donnerai l'ordre de virer notre pavillon. » — « C'est entendu, capitaine, » répondent ces braves marins, enchantés de la détermination de Potier.

Les sept Anglais accostent en conquérants le corsaire, et, comme leur embarcation était presque de niveau avec les plats-bords du yacht, ils n'eurent qu'à les enjamber pour se trouver sur le pont. L'un d'eux, le bosseman, s'avance pour interroger d'une manière hautaine le capitaine Potier; celui-ci, au lieu de lui répondre, commande de hisser le pavillon, c'était le signal convenu pour agir. Au même instant, les Anglais, surpris, se trouvent pressés dans le cercle compacte que forment nos marins; ne pouvant se défendre, ils se rendent à discrétion; on s'empare de leurs armes et on referme sur eux le grand panneau.

Le corsaire arriva aussitôt sur l'Anglais; il faisait, en l'accostant, un feu bien nourri de mousqueterie et parvint à se placer bord à bord avec lui. L'ennemi, comptant sur la frayeur qu'il a inspirée, n'avait fait aucune disposition de combat; il laissa même, dans sa surprise, quelques-uns de nos plus alertes marins envahir son pont : à la tête de ces braves gens, on distinguait Jean Bidaut, de Dinan, Julien Hervé, de Pleudihen, et Guillaume Lemoine, de Saint-Servan. Mais pendant que l'équipage ennemi, revenu de son étonnement, repoussait en masse nos quelques marins, le capitaine anglais laissait porter plein vent arrière; la vitesse que le vent imprima, sous cette allure, au trois-mâts, fit rompre les amarres que nos matelots avaient frappées sur lui. Loin d'avoir pu être secourus à temps par un renfort des leurs, les Français engagés, avertis, furent fort heureux de pouvoir regagner le corsaire. Toutefois, malgré la précipitation qu'ils mirent à quitter le navire anglais, deux d'entre eux tombèrent à la mer; ils savaient nager, on les sauva.

Potier, vainqueur, appareille toutes ses voiles et les livre à la fraîche brise qui continuait; il chasse à son tour l'arrogant ennemi, qui avait si fort compté sur l'imposante apparence que lui donnaient son accastillage, sa voilure et ses canons. Les sept prisonniers furent invités à monter sur le pont pour prendre l'air. A la vue de leur navire qui s'éloignait à pleines voiles, sans avoir fait aucune tentative pour les délivrer, ces malheureux éprouvèrent un sentiment de rage, mêlé de honte.

Le *Lièvre-Courant,* privé de son artillerie, de ses avirons de galères, si utiles dans une saison de calmes fréquents, de son canot et d'une partie de son eau de campagne, fut contraint de renoncer à tenir la mer plus longtemps; le capitaine Alain Potier mit le cap sur Saint-Malo, où il entra le 18 juin 1704. Quoique l'on fût alors habitué à voir de grandes actions s'accomplir, néanmoins on jugea que le coup d'essai du jeune capitaine promettait pour l'avenir. Alain Potier répondit à la bonne opinion qu'on avait conçue de sa bravoure et de ses capacités; il se distingua dans maintes rencontres et soutint la réputation des capitaines malouins. Nous n'avons pas trouvé la date de sa mort.

BERTRAND HERBERT, LE TERRENEUVIER.

Les écrits des citoyens d'une ville doivent être le reflet du caractère et du sentiment de la population aux époques qu'ils retracent. En publiant nos notices biographiques sur les marins malouins, nous voulons mêler notre voix à des voix plus éloquentes, unir nos efforts à des efforts plus puissants; nous voulons contribuer pour notre faible part à ce mouvement qui entraîne, ailleurs que chez nous, les

esprits à l'étude des temps écoulés. Toutefois, quoique dans notre localité l'esprit communal se trouve dans un état morbide où tout enthousiasme pour le passé est éteint; quoique nous soyons sous l'empire du *soi seul,* où le surplus est traité avec mépris, nous espérons rendre quelques services aux jeunes marins, nos contemporains, en excitant, chez ceux qui nous liront, les mêmes actes de courage et de dévoùment qu'ils trouveront chez leurs devanciers : c'est la pensée qui nous dirige.

Bertrand Herbert, sieur de Chambéry, naquit à Saint-Malo le 17 juillet 1688; après avoir servi avec distinction à bord des frégates-corsaires que le commerce armait, il obtint, en l'année 1707, à l'âge de 19 ans (1), le commandement du petit brick le *Géraldin,* de 110 tonneaux, lequel avait pour armateur M. Jallobert, sieur de Malabry. Quoique la guerre fût poussée à outrance par les nations coalisées contre la France, les Malouins n'en continuaient pas moins leurs expéditions de Nerre-Neuve, seulement ils armaient, afin qu'ils pussent se défendre, les bâtiments qui avaient cette destination.

Le *Géraldin* portait en batterie 12 canons de 4 livres de balles, et avait pour équipage 62 hommes; plusieurs d'entre eux étaient des paysans qui allaient faire la pêche durant les mois que les moissons qui couvraient déjà leurs guérêts mettraient à mûrir, espérant être de retour assez à temps pour les récolter : c'est encore ce que font de nos jours la plupart des hommes qui s'engagent pour Terre-Neuve.

Le 7 mars 1707, le petit bâtiment pêcheur appareilla de la rade pour aller au Chapeau-Rouge, havre de l'île de Terre-Neuve, où il devait débarquer sa cargaison et se mettre en

(1) A une époque rapprochée, Duguay-Troüin avait un commandement à l'âge de 18 ans, Auguste de Miniac à 19 ans et Potier à 20 ans. — Les capitaines malouins commandaient fort jeunes alors.

pêche. Mais, une fois l'ancre levée, le capitaine Herbert, qui prétendait être maître, après Dieu, à bord du *Géraldin*, envoya promener et son armateur et les instructions de celui-ci, bien résolu de ne suivre que ses inspirations. La mer était pour lui le séjour de la liberté, il n'y était plus froissé par l'aristocratie des villes, surtout celle des coffres-forts; il sentait son âme s'étendre et s'agrandir : ici, le capitaine Herbert voulait suivre les mouvements secrets de son âme, il ajoutait foi à ses pressentiments. C'était un homme à part que le jeune capitaine de ce petit bâtiment, pour se décider ainsi à assumer sur sa tête autant de responsabilité; car en ce temps-là, comme de nos jours, M. Jallobert, son armateur, l'eût rendu responsable, non seulement des pertes éprouvées par le fait de sa dérogation, et même encore des bénéfices présumés que l'armement n'eût pas obtenus. Mais, ainsi que nous l'avons dit, Bertrand Herbert était un gaillard à se moquer de ce qui pourrait advenir de fâcheux pour lui : il ne voyait que le présent et il voulait en disposer à sa guise.

Le *Géraldin* avait mis sous voiles en même temps qu'un autre terreneuvier, nommé la *Marquise-de-Beringhen*, et ces deux navires pêcheurs se rendaient de compagnie au Chapeau-Rouge. Le 10 mars, ils rencontrèrent la *Betzi*, de Dublin, qu'ils arrêtèrent; mais, vu son peu de valeur, ils se contentèrent de la rançonner pour 200 livres sterlings. Le fils du propriétaire resta en ôtage. A quelque temps de là, les Malouins furent chassés par les bâtiments d'une escadre anglaise qu'ils rencontrèrent; chacun d'eux prit l'allure qui lui était la plus favorable pour s'esquiver : ils y réussirent.

Bertrand arriva à Saint-Pierre-Miquelon le 20 avril; mais au lieu de relever de là pour le Chapeau-Rouge, conformément à son engagement, il débarqua sa cargaison à Saint-

Pierre; puis, ayant bien accastillé son navire qu'il avait alesti, il mit sous voiles le 10 mai et prit le large. Mais, avant d'appareiller, Bertrand avait obtenu, pour exécuter son coup de tête, l'assentiment de son second capitaine, Joseph Gautier, de Dinan, et celui de Pierre Lavallée, de Saint-Briac, son premier lieutenant. Il harangua ensuite les hommes de son équipage et leur parla d'une manière si persuasive, que ces braves gens furent gagnés. Eblouis par le gain que Bertrand Herbert leur promettait, ils consentirent à le suivre dans son aventureuse expédition et à le seconder dans tout ce qu'il entreprendrait.

Le 16 mai, cet audacieux terreneuvier croisait dans le S.-E. de Terre-Neuve, où il rencontra un joli trois-mâts anglais, la *Reine-Anne*, qui se rendait à la côte de Virginie, avec une cargaison appropriée aux besoins de cette colonie. L'ennemi, ayant découvert la nationalité du *Géraldin*, voulut se défendre; mais Bertrand Herbert, impétueux comme on l'est à dix-neuf ans, l'aborda de long en long et l'enleva après avoir éprouvé une courte résistance. En raison de ce que l'on était peu éloigné de l'île Saint-Pierre, la prise y fut expédiée. Quatre jours après, le *Géraldin* eut connaissance d'un beau brick, que son assise sur ses lignes d'eau et sa voilure lui firent reconnaître pour anglais; en effet, c'était le *Guillaume*, de Plymouth, qui se rendait à Boston. Comme l'immobilité de l'air enchaînait les deux navires à la surface stagnante de la mer, Bertrand Herbert, impatient du retard que lui causent les éléments, fait embarquer sept de ses meilleurs hommes dans son canot, il s'y embarque pour diriger lui-même l'attaque. Le canot aborde le *Guillaume* au milieu de la fumée de la décharge des canons anglais et de la mousqueterie des Français; ceux-ci montent à bord, attaquent et culbutent tout ce qui peut leur résister, et se rendent maîtres du navire ennemi. Quelque temps

après, la brise se fit sentir et Bertrand en profita pour rallier le *Géraldin*, qui accourait sous toutes voiles seconder son capitaine, afin de contribuer à amariner et à expédier la nouvelle prise; l'île Saint-Pierre fut la destination qu'elle reçut, de même que la *Reine-Anne*.

Le 24 mai, un élégant côtre, appartenant au port de Boston, venant de Saint-Christophe, où il avait pris un chargement de sucre et de coton, vint se faire capturer maladroitement, prenant le *Géraldin* pour un brick de sa nation. Le capitaine Herbert le confia à son second lieutenant, Isidore Germain, de Saint-Enogat, qui avait navigué volontaire avec lui sur la frégate-corsaire le *Saint-François*, capitaine Charles Pegasse, sieur Dupré; Isidore Germain reçut l'ordre de se rendre à Plaisance, qui était alors la capitale des établissements français à Terre-Neuve.

Encouragé par ses succès, Herbert continua de croiser sur le point de station qui lui était favorable; le 27 mai, il arrêta le brigantin l'*Oiseau*, mais il lui rendit la liberté moyennant une rançon de 200 livres sterlings, pour laquelle le capitaine anglais lui donna pour otage le maître d'équipage. Quatre jours après, il rançonna pour la même somme un autre navire dont le nom ne se trouve pas dans le rapport.

On pourrait croire que l'intrépide jeune homme, satisfait de cette *pêche de navires* qu'il avait, de son chef, substituée à celle des morues, gagnerait en toute hâte le havre du Chapeau-Rouge; point du tout, l'insatiable Malouin voulait que son coup d'essai devînt un coup de maître, et il restait persuadé que sa tâche n'était point terminée; il comptait encore trente-six hommes à bord, et, suivant son opinion, il se croyait le roi de la mer dans ces parages; il continua donc sa croisière.

Le bonheur devait seconder tant d'audace. Le 2 juin,

aux premières clartés du jour, les vigies signalèrent deux voiles dans l'est. Aussitôt le *Géraldin* se couvrit de voiles et les approcha ; on reconnut deux bricks qui venaient de Londres et se rendaient en Amérique. Les Anglais ne furent point effrayés de se voir chassés par le *Géraldin,* vu son apparence peu formidable, et continuèrent leur route. Toutefois, en voyant l'obstination du petit bâtiment à les chasser, ils se décidèrent à faire leurs dispositions de défense. L'un d'eux, le *Jacques,* le plus grand, était en serre-file; l'autre, la *Répulse,* marchait en avant.

Lorsque le *Géraldin* fut à portée des canons du *Jacques,* celui-ci ouvrit son feu sur lui. « Ils ont peur, dit Bertrand, » ils voudraient nous effrayer; ils nous craignent. Tout le » monde à plat-ventre, je vais prendre la barre. » En effet, le capitaine français fit coucher ses gens et gouverna sur les deux anglais. Thomas Murray, le capitaine du *Jacques,* ne savait que penser de son silencieux adversaire, à bord duquel il ne voyait qu'un homme et qui s'avançait résolument, malgré le feu qu'il faisait sur lui. John Morgan, capitaine du *Répulse,* mit le grand hunier sur le mât et se laissa culer par le travers de son matelot et au vent; les navires naviguaient babord amures, et le *Géraldin* les accostait par la hanche de sous le vent.

Le terreneuvier malouin, tenant mieux le vent que les deux anglais, atteignit leur sillage. Lorsqu'il fut très-près, le *Répulse* reprit à culer et se démasqua, afin d'envoyer sa bordée au *Géraldin,* qui poursuivit son aire sans riposter, préoccupé d'aborder le *Jacques* de long en long. Enfin, lorsque Bertrand se vit au moment de croiser ses vergues, il hissa ses couleurs victorieuses et ordonna à ses hommes de se lever et de se tenir prêts à sauter à bord de l'anglais; il régla sa voilure sur celle du *Jacques* et l'aborda en grand.

Les Français, pleins d'ardeur à la voix de leur jeune et

intrépide capitaine, franchissent les murailles de l'anglais et culbutent les matelots ennemis. Toutefois, pendant que les deux équipages étaient aux prises, John Morgan laissa porter et vint se mettre sous le vent du *Géraldin* pour le placer entre deux feux; mais avant qu'il eût pris son poste, le *Jacques* était au pouvoir de Bertrand Herbert. Le capitaine français laisse à bord du navire soumis les hommes nécessaires pour le faire manœuvrer, pousse au large et arrive sur le *Répulse*. En vain John Morgan cherche à éviter l'abordage, mais son navire marchant moins bien que le *Géraldin*, il ne peut se soustraire à son adversaire, qui parvient à lui jeter tout son monde sur le pont. John Morgan, effrayé de l'impétuosité des assaillants, s'empresse de baisser son pavillon.

L'insatiable et intrépide Herbert, manquant d'hommes, fut contraint, à son grand regret, de lever sa croisière; il fit route pour Plaisance et y conduisit heureusement ses deux prises; il jeta l'ancre sur la rade le 23 juin. Le côtre de Boston l'attendait depuis quelques jours, sa cargaison était débarquée par ordre du gouverneur. Chemin faisant, le *Géraldin* eut le bonheur de reprendre un cabotier français, capturé par deux corsaires de Flessingue, que lui, guidé par son heureuse étoile, avait eu le hasard d'éviter. Le *Griffon*, de 48 canons, et le *Dauphin*, de 16, exploraient les parages où nos pêcheurs prenaient leur poisson; ils y avaient causé une grande perturbation, deux de nos terreneuviers étaient tombés en leur pouvoir.

On pense bien qu'après tant d'exploits, Herbert, loin d'employer son équipage à pêcher de la morue, lui donna, au contraire, tout le temps nécessaire pour se remettre de ses glorieuses fatigues. Quant à lui, malgré son jeune âge, il s'occupa de la vente de ses prises et à mettre le *Géraldin* et le *Jacques*, qu'il gardait pour le compte de son armement,

en bon état de réparation. Ensuite il acheta deux cargaisons de morues avec les pêcheurs; les deux navires capturés, qui avaient déjà une partie de leur pêche à terre, lui fournirent une grande quantité de morues : il parvint à se procurer ce qu'il lui fallait pour compléter un chargement à chacun de ses navires.

Lorsque le moment d'opérer le retour arriva, il commença par expédier le *Jacques*, sous le commandement de son second capitaine : il portait une cargaison dite des primeurs. Herbert partit à son tour avec le *Géraldin*, jeta un pied d'ancre à l'île Saint-Pierre pour y recouvrer le produit de la vente de ses prises. De là, il fit voile pour son port d'armement et entra à Saint-Malo le 3 décembre, livrant à son armateur une seconde cargaison de morues, 45,000 livres tournois en espèces et 500 livres sterlings en traites sur l'Angleterre.

Son armateur, tout en le félicitant sur sa bravoure et l'heureux résultat qu'il avait obtenu, ne put s'empêcher de lui dire : « Jeune homme, malgré votre pêche miraculeuse, vous avez été bien imprudent. »

Bertrand Herbert fut admiré et loué par tous ses compagnons qui ne faisaient pas partie de l'aristocratie commerciale; mais ces derniers, qui composaient une sorte de sénat, toujours inflexibles sur la non-exécution des instructions qu'ils donnaient à leurs capitaines, ne pardonnèrent pas à notre jeune capitaine d'avoir dérogé à celle de son armateur, M. Jallobert de Malabry.

Nous ignorons où ce brave marin malouin a terminé sa carrière, si héroïquement commencée : il est présumable qu'il aura été dans un autre port porter son audace et ses talents (1).

(1) L'aristocratie commerciale lui tint rigueur ; ne trouvant plus à commander, il partit second capitaine pour les mers du Sud, débarqua et entra dans un couvent à Valparaiso, où il se fit moine (*Arch. de la marine*).

GUILLAUME DUFRESNE, SIEUR D'ARSEL.

Guillaume Dufresne, sieur d'Arsel, naquit à Saint-Malo le 21 avril 1668; il était fils de Bertrand Dufresne, sieur de Bois-Sauvage, et de Françoise Offray. Il était parvenu par son mérite au grade de capitaine des vaisseaux de la Compagnie des Indes, après s'être signalé dans les deux dernières guerres du règne de Louis XIV. Le 21 mars 1714, il partit sur le vaisseau le *Chasseur*, qu'il commandait, ayant pour conserve le vaisseau la *Paix*, capitaine de La Mancelière.

Il se rendit à Moka, lieu de sa destination; là, Dufresne y reçut le 27 juin 1715, par le vaisseau l'*Auguste*, capitaine de La Boissière, aussi de Saint-Malo, une lettre de M. de Pontchartrain, datée du 31 octobre 1714, qui lui prescrivait de prendre possession de l'île *Mauritius*. Dufresne, se conformant à cet ordre, se dirigea sur cette île et en prit possession le 20 septembre 1715, et lui donna, selon les désirs de Louis XIV, le nom de l'*Ile-de-France*.

Acte de prise de possession de l'Ile-de-France, le 20 septembre 1715.

« De par le Roi.

» Nous écuyer Guillaume Dufresne capitaine commandant le » vaisseau le *Chasseur* et officiers, en vertu de la copie de la » lettre de Monseigneur le comte de Pontchartrain, ministre » et secrétaire d'Etat à Versailles le 31 octobre 1714 qui » m'a été fournie à Moka golfe de la mer Rouge par le » sieur de la Boissière commandant le vaisseau l'*Auguste* » armé par Messieurs nos armateurs de Saint-Malo, subro- » gés dans les droits et priviléges de la royale compagnie » de France du commerce des Indes-Orientales, collationnée » à l'original au dit Moka le 27 juin 1715, portant ordre

» de prendre possession de l'isle nommée *Mauritius*, située
» par 20 degrés de latitude sud, et par septante 8 degrés
» 30 minutes de longitude suivant la carte de Pitre-Goos,
» laquelle dite carte prend son premier méridien au milieu
» de l'isle de Ténérif dont je me sers, en cas que la dite
» isle ne fût point occupée par aucune puissance, et comme
» nous sommes pleinement informés tant de la part du sieur
» Grangemont capitaine du vaisseau le *Succez* et de ses
» officiers, arrivé à cette isle le septième may dernier et
» mouillé dans la baye nommée par les Anglais Browsbay,
» autrement nommée par nous baye de la Maison-Blanche,
» distante du port ou baye où nous sommes mouillés ac-
» tuellement d'environ une à deux lieues, nommée par la
» dite carte des Anglais N° w^{t} harbour (nord-d'ouest), que
» cette ditte isle et islots étaient inhabités, et que pour être
» encore plus informé du fait j'ai dispersé partie de mon
» équipage dans tous les endroits qui pourraient être habi-
» tés; en outre, et afin qu'au cas qu'il y eût quelques
» habitants sur la dite isle j'ai fait tirer plusieurs coups de
» canon par distances et différens jours, et après avoir fait
» toutes les diligences convenables à ce sujet, étant plaine-
» ment informé qu'il n'y a personne dans la dite *isle Mau-*
» *ritius et islots*, nous déclarons pour en vertu et exécution
» de l'ordre de Sa Majesté à tous qu'il appartiendra prendre
» possession de la dite isle Mauritius et islots, et lui don-
» nons suivant l'intention de Sa Majesté le nom de l'*Isle-de-*
» *France* et y avons arboré le pavillon de Sa Majesté avec
» copie du présent acte que nous avons fait septuple à l'Isle-
» de-France ce 20 septembre 1715 et cacheté du sceau
» de nos armes fait contresigner par le sieur Ecrivain, les
» jours et an susdits. Dufresne, R...... (1), Grangemont,
» de Chapdelaine, Garnier, Litant. »

(1) Nom illisible.

Guillaume Dufresne, sieur d'Arsel, ramena le *Chasseur* à Saint-Malo, et inscrivit au bureau de la marine, sur les registres des rapports des capitaines, sa prise de possession de l'*île Maurice*. Quant à ce capitaine, il continua de naviguer encore quelques années, et se retira dans ses vieux jours à une maison de campagne près de Saint-Malo, où il termina, vers l'année 1730, sa vie honorable, environné de l'estime de ses concitoyens.

L'abbé Manet attribue une prise de possession de l'île Maurice au capitaine Jean-Baptiste Garnier Du Fougeray; cette prise de possession eut lieu, suivant le docte abbé, en 1721; elle ne fut qu'une répétition de celle de 1715 et resta inconnue dans la colonie. M. Garnier était lui-même un des officiers du *Chasseur*. En 1816, on célébra la prise de possession effectuée cent ans auparavant, et dans cette fête commémorative où nous étions, il ne fut question que du capitaine Guillaume Dufresne.

ÉTIENNE DANIEL, SIEUR DU TERTRE.

Le XVIIIe siècle venait à peine de commencer, que déjà la fatalité épuisait ses rigueurs sur la marine de Louis XIV. La France, qui se ressentait encore des pertes éprouvées durant la guerre précédente, portait ses efforts sur les frontières et fut par là contrainte de faire concentrer ses vaisseaux dans les principaux ports militaires; alors des négociants, au moyen de grandes associations qui s'étaient formées, purent en armer quelques-uns. Ce système naval était imposé par la loi irrésistible de la nécessité : nos escadres affaiblies et détruites, il fallut bien n'employer que des divisions légères.

Tandis que tous les échos de la publicité ne cessaient de

répéter les plus légers bruits de gloire de nos armées de terre, tandis qu'une ville prise d'assaut donnait lieu à un *Te Deum* dans toutes les cités du royaume, tandis que chaque combat avait son Tite-Live et chaque officier son Plutarque, c'était à peine si les Duguay-Troüin, les Nesmond, les Forbin, les Saint-Pol et les Cassard, qui parcouraient les mers à la tête de nos escadrilles, avaient un écrivain pour transmettre à la postérité et leurs noms et leurs glorieuses rencontres.

Nos armements en course soutenaient dignement, par leur nombre et par l'audace de leurs capitaines, la célébrité acquise dans les deux guerres précédentes : tous les ports de l'Angleterre et de la Hollande retentissaient du bruit de leurs exploits. Eh bien! les noms de ces hommes valeureux qui oubliaient la disproportion de la lutte, pour ne songer qu'à obtenir des succès féconds et constants, ces hommes, disons-nous, sont tombés dans l'oubli, leurs actions sont restées inconnues. Loin d'imiter l'apathie et l'indifférence de nos concitoyens pour nos ancêtres, nous nous efforçons de mettre en lumière les noms de ces braves marins et leurs travaux.

Etienne Daniel naquit à Saint-Malo en l'année 1687 ; il était le onzième enfant de Nicolas Daniel sieur de la Motte et de Jeanne Troüin, demoiselle Dupré, et par conséquent le cousin-germain de René Troüin, sieur Duguay.

Après avoir navigué comme volontaire et officier avec son cousin et s'être formé à son école, il reçut, à 21 ans, le commandement du petit corsaire le *Valincourt*, puis il passa capitaine du *Victorieux*, et de ce dernier, à bord duquel il s'était distingué dans diverses rencontres, il embarqua sur le *Chasseur*, dont le commandement lui avait été offert par M. Gardin, sieur Duplessix. Ce dernier navire possédait toutes les qualités qu'un capitaine pouvait désirer; non seulement le *Chasseur* était d'une grande marche, mais il portait

26 canons et 211 hommes d'équipage. Nous n'allons donc nous occuper que des combats que soutint cette frégate-corsaire; ils ne frappent point par leur importance, mais ils jettent sur la marine malouine l'éclat d'une gloire utile.

Le *Chasseur* était une fine embarcation, d'une élégance presque coquette; une batterie basse de 20 pièces de six et une batterie barbette de 8 pièces de quatre formaient son artillerie. Mis à l'eau depuis un mois, sa carène était nouvelle. Dès le 10 novembre, il se balançait en rade, sur son ancre, en attendant le signal du départ. Le 15 novembre 1710, le *Chasseur* appareilla, poussé par une brise fraîche de N.-E.; Etienne Daniel voulait établir sa croisière au large des côtes de Portugal, sur la route des vaisseaux ennemis sortant de Lisbonne ou s'y rendant. Le gouvernement de la reine Anne faisait de grands efforts pour renverser du trône d'Espagne le petit-fils de Louis XIV.

Peu de jours après son arrivée dans les parages qu'il avait arrêtés, le *Chasseur* prit trois navires anglais sortant de la capitale portugaise; le plus gros, le *Georges*, de 500 tonneaux, capitaine Barry, voyant qu'il ne pouvait échapper à la chasse du malouin, voulut se montrer digne de la mission qui lui avait été confiée. Le combat ne tarda pas à s'engager; l'équipage insulaire déploya une bravoure qui devait cependant succomber sous l'attaque impétueuse des Malouins. Enfin, quoique soutenu par la présence de plusieurs officiers et soldats britanniques convalescents qu'on renvoyait en Angleterre, les marins anglais se trouvèrent contraints d'amener leur pavillon après deux heures du feu le plus vif. Ces trois prises furent expédiées pour la France et arrivèrent à Saint-Malo.

Un joli frais de N.-N.-O. durant la nuit avait permis à l'équipage du *Chasseur*, qui bordaillait sous une voilure maniable, de prendre un repos salutaire. Au jour, les gabiers

annoncèrent une voile dans l'est ; aussitôt le corsaire malouin se couvre de toile pour la rejoindre. En approchant, on reconnut à la hauteur de sa mâture et à l'accastillage du navire, un bâtiment de la couronne d'Angleterre. En effet, c'était le trois-mâts la *Royale-Anne*, affecté au service spécial du gouvernement, allant de Lisbonne à Bristol avec les paquets de la cour de Portugal.

L'anglais, suivant ses ordres, paraissait vouloir éviter un engagement ; mais la marche supérieure du corsaire lui démontra qu'il ne pouvait se soustraire à sa poursuite. Alors il accepta une rencontre à laquelle on le forçait, et confiant dans sa force et dans les officiers et soldats passagers, il vira de bord et le feu s'ouvrit à la distance qu'une balle de pistolet eût pu franchir. Les bâtiments étaient de même force et le combat devait durer longtemps. Le capitaine anglais tenait à honneur de se montrer digne de la haute confiance que lui avait témoignée le commandant des forces britanniques dans le Tage. Après trois heures de combat, Etienne Daniel était décidé à l'aborder, ses marins le lui demandaient ; mais au moment où il approche la *Royale-Anne* pour l'accrocher, le pavillon de la reine s'abaisse et le feu s'éteint. Le capitaine et son second avaient été tués, ainsi qu'un certain nombre d'hommes de son équipage. Nous avions, de notre côté, à déplorer la perte de plusieurs marins ; le second capitaine, François Le Brun, avait été légèrement blessé. Daniel, pour le récompenser de sa bravoure, lui confia la *Royale-Anne*. Les trous de boulets que le *Chasseur* avait reçus dans sa coque, ses voiles déchirées et son gréement haché, annonçaient que le corsaire avait acheté son triomphe.

Le capitaine Daniel amarina sa glorieuse et riche capture, et la nuit fut employée, sur les deux bords, à réparer les avaries causées par le combat. La mer était calme et une légère brise de l'ouest permettait aux deux navires de gou-

verner en route. Au jour, le *Chasseur* et la *Royale-Anne* firent voile pour Saint-Malo, où ils jetèrent l'ancre le dernier jour de décembre 1710.

Impatient de reprendre la mer, Etienne Daniel, sieur Du Tertre, qui avait réparé son corsaire, remplacé ses hommes et ses munitions, mit sous voiles le 8 janvier 1711, favorisé par un vent d'E.-S.-E. bon frais : il dirigeait son navire vers le point de croisière qu'il avait précédemment occupé. Chemin faisant, le 14 janvier, il rencontra deux navires qui marchaient de conserve. Daniel ne balança pas à les attaquer. L'un était le *Galley* et l'autre le *Jean-Jouan*, tous deux de Londres. Ces navires voulurent faire quelque résistance, espérant intimider le *Chasseur;* mais voyant qu'ils compromettaient leurs équipages, ils baissèrent pavillon et Etienne Daniel les expédia pour Saint-Malo, où ils arrivèrent tous deux.

Le 1er février, il se trouva au point du jour en vue d'un beau trois-mâts qui se dirigeait vers le détroit : aussitôt ses dispositions prises, le *Chasseur* mit le cap sur ce navire. En l'approchant, Daniel remarqua qu'il portait 20 canons en batterie basse et 4 sur ses gaillards; en l'approchant encore, il vit écrit à sa poupe *Dublin*, et sur son pont quantité de soldats. En effet, le navire ennemi sortait de Cork et allait à Barcelone porter un détachement de 180 soldats. Le combat s'engagea de part et d'autre avec une indicible ardeur, mais le *Chasseur* se tenait dans la hanche de l'ennemi à toute portée de sa mousqueterie, qui était nombreuse. L'engagement dura deux heures et demie. Le *Dublin* ayant perdu beaucoup de monde, amena son pavillon, et Etienne Daniel le fit amariner et l'expédia pour le premier port de France qu'il pourrait atteindre; en effet, il atterra à La Rochelle.

Quinze jours après, il captura le *Boyne*, autre transport également chargé de troupes, mais ce navire ne fit pas une

longue résistance. Comme le *Chasseur* était encombré d'ennemis, Daniel rançonna ce navire et le capitaine prit l'engagement de retourner en Angleterre; les soldats et les officiers signèrent la promesse de ne servir dans l'armée d'Espagne qu'après avoir été échangés contre pareil nombre de Français prisonniers. Ces conventions signées, il fut permis au capitaine du *Boyne* de faire voile pour l'Irlande, d'où il venait.

Daniel était heureux de s'être ainsi débarrassé de ses nombreux prisonniers, qui consommaient ses vivres et pouvaient le gêner dans une rencontre sérieuse; ce qui n'eût pas manqué d'avoir lieu, ainsi qu'on va le voir.

Le samedi 7 mars, le *Chasseur* bordaillait près du cap Ortégal, lorsqu'il rencontra un navire qui battait les couleurs de la reine d'Angleterre et venait fièrement sur lui. Ce navire ennemi sortait de Falmouth et allait à Lisbonne avec cinquante passagers de marque; il se nommait la *Reine*. Il était parfaitement armé et équipé, et tout annonçait qu'il était prêt à soutenir un combat à outrance. Quoique par l'armement des trois prises l'équipage du *Chasseur* se trouvât diminué et qu'il eût perdu plusieurs hommes dans l'engagement contre le *Dublin*, Etienne n'hésita pas à attaquer l'ennemi, qui portait en batterie et sur ses gaillards 30 bouches à feu.

Le brave équipage du *Chasseur*, malgré la supériorité de l'ennemi, qui rendait la lutte incertaine, demanda au capitaine à le mener le plus tôt possible à l'abordage, et de renoncer à faire usage de leurs canons. Le *Chasseur*, qui avait pris les mêmes amures que la *Reine*, accostait le navire au vent; il déchargea sa batterie contre lui et le couvrit d'un feu de mousqueterie qui fit pleuvoir une grêle de balles sur son pont. Les gabiers lancèrent leurs grenades, tandis que les grappins tombèrent sur les plats-bords anglais. Les ennemis ripostèrent, quoique déconcertés par cette attaque d'une

vigueur inouïe. Plusieurs tentatives furent repoussées ; cependant François Le Brun réussit à pénétrer sur son bord, à la tête de 60 hommes : la *Reine* lui oppose 90 combattants. Les Malouins, sans s'effrayer du nombre, chargent l'ennemi avec une intrépidité et une valeur inouïes ; les Anglais ne résistent que par la puissance du nombre ; les Malouins, qu'une nouvelle escouade de 30 hommes vient renforcer, redoublent d'ardeur ; Le Brun, qu'un coup de feu atteint, est mis hors de combat : sa chute excite ses compagnons à le venger ; le carnage devient affreux. Le capitaine et le second sont abattus sur un monceau de cadavres ; l'équipage de la *Reine*, ne pouvant résister à la furie de l'attaque, se rend à discrétion. Le beau trois-mâts, commissionné par la cour de Saint-James, voit ses couleurs royales remplacées par notre glorieux pavillon. La lutte avait duré une heure et demie.

Le *Chasseur*, après avoir amariné sa prise, à bord de laquelle étaient de fortes sommes d'argent pour indemniser l'Angleterre du sang de ses soldats, la confia au lieutenant François Lefébure ; les deux navires firent ensemble route pour Saint-Malo.

Le 13 mars au matin, à l'ouest du cap Fréhel, un corsaire de Guernesey, la *Magpie*, de 14 canons et 100 hommes d'équipage, vint audacieusement au devant du *Chasseur*, dans le but d'arrêter sa marche ; un combat s'ensuivit, et au bout de 35 minutes l'arrogant corsaire avait baissé pavillon. Etienne Daniel l'amarina et se fit suivre par lui. Enfin, ce même jour, à quatre heures du soir, ils jetèrent tous trois l'ancre sur la rade de Saint-Malo.

Nous demanderons maintenant si la conduite de M. Etienne Daniel, sieur Du Tertre, ne fut pas admirable et ne méritait pas d'être retirée de l'oubli ? La perturbation que ce courageux capitaine apporta dans les relations de la Grande-

Bretagne avec le Portugal et l'Espagne, en faisant éprouver à la première de ces nations des pertes énormes, dut déranger ses projets sur la dernière et aider Philippe IV à conquérir son royaume. Et puis, dans le même temps que Saint-Malo armait 36 corsaires dont les exploits égalaient ceux du *Chasseur*, on ne pourra s'empêcher de reconnaître que la marine malouine fut pour la France d'un bien puissant secours.

JULIEN TRÉHOUART, SIEUR DESCHENAIS.

Tandis que le prince Edouard, passé en Ecosse, semblait rétablir ses affaires par la victoire de Falkirk, et donnait à la France, qui avait accueilli le héros, l'espoir d'une révolution en sa faveur, l'hiver de 1745 à 1746 se passait à Versailles en fêtes somptueuses. La cour n'ignorait pas cependant que le peuple gémissait par nos pertes dans une guerre maritime malheureuse ; Saint-Malo, toutefois, soutint par ses corsaires cette lutte disproportionnée : les croiseurs malouins surent, par leurs succès, en atténuer les déplorables résultats.

Julien Tréhouart, sieur Deschenais, né à Saint-Malo le 6 avril 1721, appartenait à une de ces anciennes familles malouines, dont l'origine remonte au quinzième siècle. Il était fils de noble homme Julien Tréhouart et de dame Hélène Bernard, et fut destiné de fort bonne heure à l'état de marin. Pendant les deux guerres qui eurent lieu sous le règne de Louis XV, Julien Tréhouart fut cité comme un des plus braves officiers de la marine malouine.

Après avoir débuté sur les bâtiments de commerce, à bord desquels il apprit son état de marin, sous les ordres des capitaines renommés de notre port, il était parvenu au

grade de capitaine. En janvier 1746, ayant à peine 25 ans, il commandait le joli corsaire la *Marie-Magdelaine* de 250 tonneaux, que lui avaient confié M. Ducoudray-Perrée et consorts : ce corsaire portait 26 canons et un équipage de 221 hommes.

La *Marie-Magdelaine* appareilla de la rade de Saint-Malo le 21 janvier 1746, et alla jeter un pied d'ancre sous le cap Fréhel; mais là, le temps devint mauvais et le vent souffla à tempête et retint le capitaine Tréhouart pendant plusieurs jours au mouillage. Enfin, le vent étant devenu maniable et la mer plus belle, la *Marie-Magdelaine* prit la pleine mer en compagnie de l'*Heureux*, du *Conty* et de l'*Intrépide;* mais Tréhouart ayant un très-grand avantage de marche sur ses compagnons, les laissa de l'arrière : le soir, il les perdit de vue.

Quelques jours après, étant à croiser sous le cap Lézard, il retrouva le corsaire l'*Heureux*, dont le capitaine était Robert Potier, sieur de la Dorbelais, son ami et son concitoyen; les deux Malouins convinrent de croiser de compagnie. Le 13 février, naviguant le cap au N.-O., le vent joli frais du N.-E., ils aperçurent cinq navires qui venaient vent arrière sur eux. Les corsaires arborèrent pavillon anglais, afin de ne causer aucune inquiétude à ces navires avant de les tenir à portée de canon. Lorsqu'ils virent les ennemis en position de ne pouvoir leur échapper, les Malouins arborèrent les couleurs de la France et mirent le cap sur les Anglais. La *Marie-Magdelaine*, qui était en tête, ouvrit son feu sur les deux bâtiments de queue, les plus gros et les mieux armés; les cinq navires, à l'apparition du pavillon blanc, s'étaient mis en ligne les armures à tribord. Les Anglais ripostèrent d'abord; mais à la vivacité du feu du corsaire, ils baissèrent pavillon sans prolonger une résistance inutile : les trois autres se rendirent également à l'*Heureux*. Nicolas

Mallet, second capitaine de la *Marie-Magdelaine*, amarina les deux navires qui avaient amené pour le corsaire, tandis que le second de Robert Potier amarina les trois autres.

Julien Tréhouart, dans la nuit qui suivit, perdit de vue son compagnon et au point du jour chassa un joli trois-mâts anglais, le *Fortuné*, capitaine Robert Gardener. Il le rejoignit et s'en rendit maître après un court engagement : le *Fortuné* fut amariné et expédié sur un port de France.

Le même jour, 14 février, la *Marie-Magdelaine* enleva à l'abordage le *Blest-Galley*, de 300 tonneaux, portant 20 canons, capitaine Benjamin Perry; ce bâtiment se rendait de Londres à Dublin avec un chargement de farine, chanvre et autres denrées; Tréhouart se fit suivre par sa prise qu'il voulait escorter jusqu'à Saint-Malo. Chemin faisant, il aperçut ce jour-là, à quatre heures de l'après-midi, un autre navire auquel il donna la chasse.

Comme il avait viré pavillon anglais, il le conserva jusqu'à ce qu'il eût approché la voile qu'il chassait; alors il le remplaça par le pavillon national. L'anglais était un joli trois-mâts, la *Charmante-Nancy*, de 350 tonneaux, commandé par le capitaine Davidson. Aux dispositions qu'il vit prendre à bord de l'anglais, Tréhouart devina qu'il voulait combattre la *Marie-Magdelaine;* mais le malouin ne s'amusa point à le canonner, il reçut sa bordée en échange de la sienne en l'élongeant sous le vent; puis le corsaire accrocha l'ennemi et l'enleva en un quart-d'heure. L'anglais venait de Saint-Christophe et se rendait à Londres. Aussitôt que Tréhouart eût été rallié par le *Blest-Galley*, il fit route pour Saint-Malo, où il entra flanqué de ses deux prises; ceci avait lieu le 21 février 1746.

Julien Tréhouart, quoique jeune, se trouva fatigué et tomba malade; sa famille et son médecin l'engagèrent à se

reposer; il se rendit à leurs vœux et resta à terre toute cette année de 1746.

Au commencement de 1747, notre Malouin reprit le commandement de son navire; cette année-là offrit, comme celles qui l'ont précédée, de belles pages pour l'histoire maritime de notre ville. Aussitôt que la *Marie-Magdelaine* fut espalmée et munie de toutes choses, Tréhouart mit en mer; c'était le 22 janvier. Le 30, il rançonna le *Betzi*, de Bristol; le 4 février, en vue de Porltaud, il rançonna le *Georges-Polly;* il traita de la même manière le sloop les *Deux-Frères*, de Westmouth. Le 5, il captura le snau le *Diligent*, chargé de plomb, beurre et fromages; il y mit à bord le lieutenant Blion et un équipage qui le conduisirent à bon port.

Le 6 du même mois, il rencontra, à trois lieues dans l'est de Start-Point, un gros bâtiment démâté de son grand mât, qui naviguait sous l'escorte d'une frégate de guerre. Tréhouart forma aussitôt la résolution d'attaquer la frégate et de s'en emparer avant de s'adresser au vaisseau démâté. La frégate qu'il se décidait à combattre était le *Hornet*, sous le commandement du brave capitaine Kailor, monté par un équipage d'élite de 144 hommes.

Ayant arrêté ses dispositions de combat, hissé ses grappins d'abordage et chargé ses canons à double charge, Tréhouart accoste la frégate britannique, échange avec elle une bordée, lance un grand nombre de grenades qui balaient le pont du *Hornet*, et l'aborde audacieusement de long en long. Nos marins, électrisés par ce combat qu'ils regardaient comme le prélude d'un autre engagement avec le vaisseau qui fuyait toujours, sautent à bord de l'ennemi et acculent les Anglais sur le gaillard d'arrière de leur frégate. La résistance qu'ils rencontrent est opiniâtre et sanglante; mais, dans ce combat, l'équipage français offrit un de ces exemples où le sang-

froid ne cessa de diriger le plus beau courage. Les efforts des ennemis furent héroïques, mais bientôt rompus et culbutés par l'énergie croissante des nôtres, ils durent céder à la valeur française, alors les couleurs britanniques s'abaissèrent pour ne plus se relever; le *Hornet* était conquis. Tréhouart laisse à bord 40 hommes sous les ordres du lieutenant La Villejosse-Quantin, auquel il intima l'ordre de le suivre.

Débarrassé de la frégate ennemie, le corsaire malouin, au milieu des cris d'enthousiasme d'un premier triomphe, se mit à la poursuite du gros trois-mâts qui, privé de son escorte, fuyait toujours. La faiblesse du vent et la sérénité de la température retarda le moment du nouveau combat. Le beau bâtiment qu'on avait hâte d'atteindre se nommait le *Roi-Guillaume*, il était de 800 tonneaux et portait 24 canons des calibres de 18 et de 9; de plus, il avait pour équipage 93 hommes choisis et pour capitaine Edouin Costar, brave officier, qui s'était distingué dans maintes occasions. Le *Roi-Guillaume*, chargé de munitions de guerre, allait à la Jamaïque sous l'escorte du *Hornet*.

Cependant Julien Tréhouart, gagnant de vitesse le fuyard, finit par l'atteindre; alors le combat commença et l'artillerie tonna quelques instants avec une grande violence. Mais le capitaine malouin, craignant que la vigoureuse résistance qu'on lui oppose ne rende la *Marie-Magdelaine* victime d'une lutte prolongée au canon, se décide à aborder l'ennemi. Aussitôt les deux bâtiments s'accostent, les vergues se croisent, les flancs se heurtent et les Malouins gravissent les murailles élevées du *Roi-Guillaume*. Sur le pont de l'anglais, nos marins combattent à l'arme blanche les valeureux marins qui le défendent; mais ceux-ci culbutés se précipitent dans les écoutilles, laissant les Français maitres du tillac et de leur beau navire. La gloire que conquirent les Malouins,

dans cette seconde affaire, n'eut pour revers que la perte de cinq braves des nôtres.

Le *Roi-Guillaume* fut confié au premier lieutenant Leroy, auquel Julien Tréhouart donna 31 hommes d'équipage. Flanquée de ses deux superbes et glorieuses captures, le capitaine malouin entra au Havre-de-Grâce, où il laissa ses prises pour y être vendues; de là, Julien Tréhouart, sieur Deschenais, ramena son corsaire à Cherbourg. Enfin, le 8 mars, par un bon vent de N.-E., la *Marie-Magdelaine* fit voile pour son port d'armement, où le corsaire entra le même jour, favorisé par le vent et la marée.

La paix vint bientôt après le retour de Julien Tréhouart à Saint-Malo, mettre un terme aux succès de ce brave capitaine. Mais à peine la France avait-elle joui de sept années de paix, que la guerre recommença. Alors notre intrépide marin reprit ses glorieux travaux et se signala dans maintes rencontres. Nous ignorons où ce capitaine, qui avait épousé Mlle Jeanne-Scholastique Wailsh de Valois, de Saint-Malo, alla terminer sa brillante carrière; son nom ne figure pas sur nos tables nécrologiques.

PIERRE-YVES LEROUX, SIEUR DESROCHETTES.

Au milieu des revers que la marine française éprouva sous le règne du voluptueux Louis XV, les marins de Saint-Malo surent, par de brillants faits d'armes, dédommager la patrie des nombreux désastres que les ennemis lui firent éprouver. Parmi les audacieuses entreprises de nos corsaires, nous citerons celle du *Benjamin*, non par les valeurs qu'il fit perdre aux Anglais, mais par l'audace que montra ce bateau-corsaire de 6 tonneaux seulement, dans ses rencontres avec

les ennemis. Le *Benjamin* avait pour armateur M. Dubois le jeune, qui le confia au capitaine Pierre Leroux, sieur Desrochettes, de Saint-Malo.

Nous éprouvons d'autant plus de bonheur à parler du *Benjamin*, que son capitaine, dans la croisière que nous rapportons, était l'aïeul du brave Emmanuel Leroux, notre contemporain, qui en 1813, commandait le côtre le *Renard*, de 70 tonneaux. Ce jeune et intrépide marin mourut à la suite de la victoire qu'il remporta sur l'*Alphéa*, goëlette de Sa Majesté britannique, portant 16 canons de 12 et un équipage de 80 hommes d'élite : victoire dont nous parlerons à sa date.

Le 12 août 1756, le *Benjamin*, le plus faible de tonnage de tous les corsaires qui furent expédiés sous le nom de *Corsaire d'Eté*, étant muni de tout ce qui lui était nécessaire, vida la rade de Saint-Malo avec seize combattants armés de fusils, sabres et pistolets. A cette époque, ce n'était pas seulement sur notre littoral que se distinguaient ces faibles embarcations; les côtes de l'Angleterre étaient elles-mêmes les témoins de prédilection qu'ils recherchaient pour leurs exploits. Mais à peine le *Benjamin* eût-il gagné les eaux de Jersey et Guernesey, qu'il fut chassé par les Anglais. Pierre Leroux, excellent marin et pratique de ces parages, sut esquiver, avec une grande intelligence, les chasses qu'il reçut; il pilota son bateau au milieu des écueils qui entourent ces îles, et parvint à la côte de Normandie en bravant les ennemis : il entra dans le port de Diellette, là même où, cinquante-sept ans plus tard, son petit-fils, victorieux et mutilé, devait venir mourir.

Pierre Leroux y attendit le retour du bon vent. Le 23 août, la brise, qui soufflait bon frais de l'est, lui permettant de traverser la Manche rapidement, il appareilla, passa inaperçu des croiseurs anglais et atteignit les côtes

sud de la Grande-Bretagne. Le 25, croisant en vue de l'île de Wight, il accosta et visita deux navires danois; ils étaient en règle. Leroux leur permit de faire route pour leur destination. Deux jours après, il chassa un grand senau anglais, sans avoir pu le bien examiner avant la nuit; toutefois, impatient de faire une capture, il l'accosta en lui tirant des coups de fusil pour le faire mettre en travers.

L'anglais, qui avait pensé pouvoir s'emparer sans coup férir de cette faible embarcation, s'était laissé chasser, se contentant de disposer ses filets d'abordage; les Français ne virent ses dispositions de défense qu'en franchissant les murailles du vaisseau ennemi : il était trop tard, et, malgré leurs efforts, ils ne purent rompre cet obstacle insurmontable. Pierre Leroux et ses hommes se réfugièrent dans leur embarcation, renonçant à combattre à l'arme blanche; mais, du corsaire où ils se tenaient, ils faisaient un feu de mousqueterie bien nourri, auquel l'anglais ripostait de ses six canons et de ses huit pierriers. Heureusement que le peu d'élévation du bateau-corsaire le protégea, car les projectiles anglais passaient au-dessus de sa coque. Au milieu de l'obscurité, le combat continuait avec une indicible ardeur des deux côtés; cependant quelques Français ayant été atteints, Pierre Leroux songea à battre en retraite. Alors ce brave marin, le cœur rempli de regrets en reconnaissant la supériorité de l'ennemi qui ne pouvait que lui offrir des chances de désastre, fit pousser au large.

Le senau, encouragé par la retraite de son adversaire, se mit à sa poursuite et à le canonner, espérant attirer par le bruit de son artillerie les croiseurs ennemis, qui étaient en nombre, afin de protéger le commerce britannique. Le *Benjamin,* pour se retirer de ce mauvais pas, fut contraint de jeter à la mer différents objets, pour alléger sa carène : cette précaution lui réussit, le senau perdit du terrain et leva la

chasse. Le lendemain, un brigantin était en vue. Pierre Leroux, croyant pouvoir prendre une revanche éclatante, courut sur ce nouvel ennemi; mais ses projets furent aperçus par deux bâtiments anglais, qui se dirigèrent sur le corsaire. A la manœuvre hostile de ces nouveaux venus, Pierre Leroux fut contraint de fuir et de remettre à une autre fois la revanche qu'il voulait prendre. Alors, ne songeant plus qu'à ses blessés, il mena son bateau-corsaire au Havre, pour se ravitailler et mettre ses malades à l'hôpital.

Pierre Leroux, sieur Desrochettes, remplaça les blessés par un pareil nombre d'hommes valides, qui ne craignirent pas d'affronter les hasards de la guerre et de l'Océan sur son bateau-corsaire; il remplaça également les objets de son armement qu'il avait jetés à la mer. Le 3 septembre, par un bon vent de N.-E., le *Benjamin* remit en mer, et Leroux, en suivant la côte anglaise, atteignit de nouveau les parages de l'île de Wight, espérant se faire passer pour un pêcheur du pays.

En bordaillant le long de la plage, il eut connaissance de deux navires qui gouvernaient à l'est avec des vents de O.-N.-O. Le *Benjamin* porta aussitôt sur celui qui était le plus près de lui et qui sembla être le plus facile à atteindre; l'autre, marchant infiniment mieux, disparut sans s'inquiéter de son camarade.

Le navire que le bateau corsaire approchait se nommait l'*Espérance;* il venait de la Jamaïque et allait à Londres; il avait huit pièces de 6 sur son pont et 20 hommes d'équipage. Avant d'être accosté par le *Benjamin* qui lui inspirait des craintes, quoiqu'il battît pavillon anglais, il se mit à lui tirer quelques coups de canon dans le but de l'effrayer; mais le *Benjamin* ne changeant point son aire, le navire ennemi reprit à tirer, avec l'intention cette fois de le couler.

Le corsaire, sans s'inquiéter des boulets qui ricochent au-

tour de lui, porte hardiment sur l'*Espérance* et sillonne la houle que soulevait le vent. L'anglais, étonné de tant d'audace de la part d'un si faible adversaire, s'apprête à repousser l'assaillant; celui-ci, toujours silencieux, vogue rapidement vers lui, poussé par un vent favorable. L'intrépide Leroux avait fait coucher ses gens au fond du bateau, prêts à se lever ensemble à la voix de leur chef; quant à lui, seul à la barre et à découvert, il gouverne à l'aborder par babord de long en long. Ayant réussi dans sa manœuvre, il saute à bord du navire et ses gens le suivent; alors, sur le pont de l'anglais une lutte terrible s'engage entre quatorze Français et les vingt Anglais, car deux des nôtres étaient restés dans le corsaire pour le maintenir le long du côté de l'*Espérance*. Au bout d'une demi-heure d'un combat à outrance, dans lequel les combattants se sabrent et se percent, les Anglais demandent merci, et le joli trois-mâts l'*Espérance* reste au pouvoir des Malouins comme trophée de cette audacieuse rencontre.

Mais cette victoire avait été obtenue au prix d'un sang bien précieux. Cinq des nôtres étaient tombés près des ennemis, qui gisaient sur le tillac en plus grand nombre. Leroux ne balança pas à prendre le commandement de l'*Espérance*, et sept hommes du corsaire en formèrent l'équipage, afin de le conduire à bon port. Il confia le *Benjamin* à son second, auquel il laissa deux Français et un matelot étranger qui servait avec les Anglais, avec ordre de naviguer de conserve.

L'*Espérance* et le *Benjamin* faisaient route pour France, avec une jolie brise de nord-ouest, lorsque vers le soir ils tombèrent au milieu d'une flotte de huit vaisseaux de guerre. Le capitaine Pierre Leroux s'empressa de faire prendre le plus près à ses deux bâtiments, qui se mirent à louvoyer en compagnie des vaisseaux ennemis. Ceux-ci ne firent heu-

reusement aucune attention au bateau-corsaire et à sa prise. Comme on était près de terre, nos deux compagnons faisaient semblant de vouloir atteindre un des ports de la Grande-Bretagne.

Cette manœuvre dura jusqu'à la nuit close; alors, l'ombre étant venue à s'épaissir, ils reprirent leur route, et le lendemain, 9 novembre, ils entrèrent tous deux à Cherbourg.

Les armateurs ne voulurent point faire courir d'autres risques à la prise, qui était d'une grande valeur; ils donnèrent l'ordre de la vendre. Leroux, sieur Desrochettes, fit voile, avec son bateau-corsaire victorieux, pour son port d'armement, où il entra le 26 septembre 1756. Le lendemain, il fit son rapport devant le juge de l'amirauté, qui le transcrivit sur ses registres, d'où nous l'avons extrait.

MATHIEU LOISON, SIEUR DE LA RONDINIÈRE.

Mathieu Loison naquit à Saint-Malo, le 22 octobre 1710; il était fils de Thomas Loison et de Perrine Outrescault, sieur et dame de La Rondinière. Mathieu, après avoir débuté sur les vaisseaux du port en qualité de novice volontaire, s'éleva rapidement au grade d'officier, grâce à l'assiduité qu'il avait montrée à suivre les cours de l'école d'hydrographie fondée par Colbert; plus tard, il parvint à celui de capitaine.

L'amiral anglais Mathews, au commencement de l'année 1744, bloquait dans le port de Toulon une escadre espagnole que commandait don José de Navarre. Le roi de France, indigné de l'audace des Anglais, fit armer quatorze vaisseaux de ligne et donna l'ordre à M. de La Bruyère de Court, lieutenant-général, de se concerter avec don José, et si Mathews s'opposait à leur passage, de le combattre sans avoir égard

au nombre. L'amiral ennemi offrit le combat le 22 février, comptant sur la supériorité de forces que présentaient ses vaisseaux sur ceux des alliés, mais il ne put empêcher la sortie de l'escadre combinée; le combat qui eut lieu décida la guerre.

Dans tous les ports du royaume l'on se disposa à la soutenir; notre port fut un des premiers à repousser l'agression des Anglais. En mai 1744, M. Bodinier arma le corsaire le *Saint-Malo*, de 160 tonneaux, portant 22 canons et 187 hommes d'équipage; il en confia le commandement à M. Mathieu Loison, sieur de La Rondinière. Le corsaire, qui était prêt dans les premiers jours de juin, mit sous voiles et gagna le large.

Le 25 août, le corsaire, après une pénible croisière, rentrait à son port d'armement, ayant capturé quatre navires anglais, dont un seul avait fait une résistance sérieuse, mais inutile. La Rondinière voulait débarquer et accepter un autre commandement qu'on lui offrait; cependant, sur les instances de son armateur, M. Bodinier, le capitaine fit une nouvelle croisière sur le *Saint-Malo*, durant laquelle il mit à terre trois prises. Comme ses succès ne profitèrent qu'à la fortune de l'armateur en l'augmentant, sans rien ajouter à la réputation du capitaine, nous n'entrerons dans aucun détail concernant les prises; nous nous contentons de les signaler.

En l'année 1745, Mathieu Loison prit le commandement de la *Sultane*, joli trois-mâts de 250 tonneaux, portant 24 canons et 200 hommes d'équipage; il avait pour armateur M. de La Bructière-Anquetil et consorts.

Le 13 novembre, le corsaire était ancré sur la rade et n'attendait que les bons vents pour prendre le large. Ce même jour, les vents ayant passé au S.-E., la *Sultane* appareilla; on la perdit de vue dans le N.-O., peu d'heures après. Le 19 du même mois, La Rondinière capturait l'*Eli-*

zabeth, venant de Lisbonne, fort joli navire, marchant bien, qu'il confia au sieur Lepeltier. Le 8 décembre, il rencontra le *Dragon* et lui livra combat; le *Dragon*, capitaine Foot, était un bâtiment de 300 tonneaux parfaitement équipé, qui venait de la Virginie avec un précieux chargement. Au bout de trente-cinq minutes, l'anglais baissa pavillon. Le capitaine malouin confia cette riche prise au lieutenant Malvilain, qui la conduisit à bon port. Après cette courte croisière, la *Sultane* relâcha à Saint-Malo le 14 décembre; elle refit ses vivres, répara quelques avaries et se disposait à reprendre la mer après avoir recueilli ses hommes qui étaient restés à bord des prises.

Le 9 janvier 1746, La Rondinière mit à la voile pour aller jeter l'ancre sous le cap Fréhel; là, il fit l'appel des marins de son équipage; il lui manquait 52 hommes. Il les attendit vingt-quatre heures, ils ne rallièrent pas. Quoique fort contrarié d'un tel déficit, il n'en appareilla pas moins le lendemain; au large, il fit rencontre de l'*Intrépide*, de Saint-Malo, capitaine Le Guéroul. Les deux corsaires naviguèrent de compagnie et capturèrent quatre navires ennemis. Le lendemain, 15 janvier au matin, la *Sultane* se trouva nez-à-nez avec un fort bâtiment de guerre; il fut reconnu corsaire. La Rondinière voyant la partie trop inégale entre eux et réfléchissant en outre que les résultats du combat resteraient sans profit à ses armateurs, il jugea à propos de rejoindre son camarade. Le gros corsaire se retira.

Le lendemain, la *Sultane* ayant perdu de vue son camarade dans la nuit, eut connaissance de deux vaisseaux de ligne anglais; ces vaisseaux appuyèrent une chasse obstinée au croiseur malouin, et l'un d'eux parvint à l'approcher à portée de mousquet et se mit à lui tirer plusieurs coups de canon. La *Sultane*, loin de répondre par une canonnade, inutile avec un tel adversaire, jetait à la mer tout ce qui

pouvait surcharger ses hauts; La Rondinière ne s'arrêta pas là, il fit scier ses plats-bords et donner du mou dans ses étais. Cette manœuvre hardie, mais indispensable dans la position désespérée où il se trouvait, en déliant la coque et procurant du jeu à la mâture, fit obtenir immédiatement à la *Sultane* une augmentation de vitesse considérable; bientôt l'anglais cula, ses canons furent hors de portée et il cessa de tirer. Enfin la *Sultane*, couverte de toile, parvint à se retirer de ce mauvais pas; elle finit par perdre de vue le vaisseau, dans les ténèbres d'une nuit orageuse. La Rondinière changea sa route, et au jour les vaisseaux ennemis avaient entièrement disparu.

Le 23 janvier, il aperçut à l'E.-S.-E. deux navires hollandais qui naviguaient de conserve avec un troisième qu'il jugea anglais. La Rondinière ne balança pas à aller à leur rencontre; mais au fur et à mesure qu'il approchait les hollandais, l'anglais prenait le large. Les hollandais, restés seuls, furent capturés et expédiés sur un port de France; débarrassée de ses prises, la *Sultane* chassa de nouveau le croiseur ennemi qui forçait de voiles pour éviter un engagement. Cette chasse conduisit le corsaire malouin près d'un brick portugais allant de Lisbonne à Londres; il s'en empara. Cependant le croiseur anglais, honteux de sa fuite qui avait contribué à la capture de trois bâtiments de nations alliées de la Grande-Bretagne, vira de bord et revint sur la *Sultane* avec la résolution de la combattre; La Rondinière lui épargna la moitié du trajet.

L'engagement commença entre les deux corsaires aussitôt qu'ils se trouvèrent à portée de mousquet; le français lâcha sa bordée, l'ennemi riposta de la sienne; alors la *Sultane* se mit aux mêmes amures que l'anglais, afin de continuer le combat commencé. Du côté des Français, l'attaque éclata avec une indicible ardeur. La Rondinière, en habile tacti-

cien, se maintenait sur la hanche de l'anglais; celui-ci écrasé, brassa tout-à-coup à culer et se trouva par l'embelle de la *Sultane;* là, les canons gueule à gueule vomissaient, par un feu incessant, avec les boulets et la mitraille, la destruction et la mort : le combat dura deux heures.

Avec la nuit une brume épaisse s'abattit sur les eaux; le corsaire ennemi, dont le feu, en diminuant d'activité, faisait présager une prompte reddition, profita de l'obscurité profonde qui régnait pour faire fausse route et se sauver; il éteignit ses feux et disparut dans l'ombre. La *Sultane* victorieuse, restée maîtresse du champ de bataille, remplaça ses voiles que les boulets et la mitraille avaient mises en lambeaux, changea une vergue de hune et se dirigea sur son port d'armement. Chemin faisant, elle prit un brigantin anglais et rentra avec sa capture à Saint-Malo, le 1er février 1746.

Dans les premiers jours du mois de mars, la *Sultane*, ancrée sur la rade de Saint-Malo, étant bien espalmée, son monde rallié, n'attendait plus qu'un vent favorable pour mettre en mer et continuer sa course, lorsque M. Guillot, commissaire de marine, vint changer sa destination. Cet administrateur ayant jeté les yeux sur Mathieu Loison de La Rondinière, lui intima l'ordre, au nom du roi, d'escorter la flotte de vaisseaux marchands qui se rendait à Brest, vu que La Rondinière jouissait d'une réputation de bravoure incontestée : il fallut obéir à l'ordre donné au nom du souverain.

Par un vent favorable, le convoi leva l'ancre et fit route pour Brest en longeant les côtes de Bretagne. Le convoi venait d'atteindre la baie de Saint-Brieuc, lorsqu'il rencontra un bâtiment de guerre ennemi qui se dirigeait sur les bâtiments convoyés, avec l'espoir d'en capturer un grand nombre. Dans cette circonstance difficile, La Rondinière se

dévoua pour le salut de tous; en même temps qu'il faisait le signal de *sauve-qui-peut* aux caboteurs, il menait la *Sultane* à l'encontre de l'ennemi, malgré la supériorité des forces de ce dernier. Pour arrêter son aire, il fallait le combattre.

Lorsque les deux navires furent à portée du pistolet, le feu commença avec enthousiasme; la fusillade la plus vive seconda l'artillerie et toutes deux firent pleuvoir la mort sur les bords ennemis. Durant le combat, qui fit beaucoup d'honneur au capitaine Loison de La Rondinière, deux fois la *Sultane* essaya vainement d'aborder son adversaire; ce ne fut qu'à la troisième tentative qu'il réussit. Les Anglais se précipitent sur le pont du corsaire français, qui devint le champ de bataille; là, on se massacre avec fureur. Mais de tous les ennemis qui ont envahi le corsaire, cinq seulement purent regagner leur bord. Le capitaine anglais craignant d'être envahi par les vainqueurs, pousse au large et s'éloigne. Durant la lutte, plusieurs des bâtiments escortés furent à même de se réfugier à Erqui, d'autres allèrent sous le cap Fréhel attendre la *Sultane* victorieuse. L'ennemi fort maltraité prit la haute mer et disparut; La Rondinière vint jeter l'ancre sous le fort La Latte, non loin de son convoi.

N'ayant plus de croiseur ennemi à lui barrer le passage, le convoi appareilla sous l'escorte de la *Sultane;* il fut rejoint par le travers d'Erqui par les caboteurs qui s'y étaient réfugiés, et La Rondinière entra avec toute la flotte à Brest vers la fin de mars. Le 8 avril 1746, il était de retour à Saint-Malo.

De cette époque, nous ignorons où le brave Loison de La Rondinière aura été continuer ses brillantes croisières; son nom n'est plus inscrit sur nos registres de la marine. Cependant, en l'année 1746, où il cesse de figurer parmi nos capitaines malouins, Loison de La Rondinière n'avait que 36 ans d'âge.

Ses arrière-petits-fils nous ont assuré que leur aïeul avait vécu de longues années, ce qui rend très-probable qu'un aussi vaillant marin ne sera pas resté si jeune sans prendre part à la guerre dite de sept ans, qui suivit de près celle où il se distingua si fort et que nous avons rapportée.

Ce qu'il y a de certain, c'est que ses belles actions lui valurent une épée du roi, laquelle est en possession d'un de ses descendants; ce don du monarque fut une faveur méritée par une série d'exploits conservés par tradition dans sa famille, mais que nous ne pouvons préciser. M. l'abbé Manet dit dans son livre sur les Malouins : « Qu'on regar-
» dait généralement Mathieu Loison, sieur de La Rondinière,
» comme un personnage consommé dans son art, et qui joi-
» gnait à une grande expérience un caractère entreprenant.
» Il sollicita avec instance, en 1759, la permission d'aller
» brûler les navires anglais échoués dans la baie de Cancale;
» l'autorité n'y consentit pas, mais elle applaudit au cou-
» rage de celui qui en avait conçu l'idée. »

Sa mort n'est point relatée sur les registres nécrologiques de Saint-Malo.

ÉTIENNE BOURDAS ET FRANÇOIS BRÉVILLE.

Etienne Bourdas, né le 28 avril 1713, avait pour père M. Louis Bourdas, sieur de La Mare, et pour mère Perrine Le Gentil; ils appartenaient l'un et l'autre à d'anciennes et honorables familles malouines.

Etienne commença fort jeune sa carrière de marin; la paix, qui régnait entre toutes les puissances maritimes, permit aux vaisseaux malouins d'aller commercer dans toutes les parties du monde : ce fut sur ces vaisseaux que le jeune

Bourdas put faire son apprentissage. Il y avait plusieurs années que notre Malouin était parvenu au rang de capitaine, lorsque la guerre éclata, en 1744. Nous laisserons de côté ses courses durant cette première guerre, qui dura quatre années, parce que, dans les prises qu'il fit, il n'eut pas occasion de montrer sa vaillance; l'ennemi se soumettait sans résistance. Ce ne fut que dans la seconde guerre que son nom mérita de passer à la postérité.

François Bréville, fils de Thomas-Jacques Bréville et de Françoise Piednoir, naquit à Saint-Malo le 3 février 1730. Bréville débuta par le grade de volontaire à bord du *Lys*, capitaine de Keraudran; il reçut le baptême du feu dans le combat que ce corsaire soutint, en novembre 1745, contre le *Loup*, de Portsmouth, qui avait pour capitaine James Hugues, officier breveté au service du roi d'Angleterre. Dans ce brillant combat, où le capitaine anglais fut tué, le vaisseau ennemi n'amena son pavillon qu'après une résistance inouïe de la part des officiers, qui voulaient venger la mort de leur commandant. Du *Lys*, Bréville passa enseigne à bord de l'*Heureux*, capitaine Tréhouart de Beaulieu; il était dans la campagne que fit ce corsaire avec le *Prince-de-Conty*, capitaine Macé-Marion, sur les côtes d'Ecosse, où ils eurent le bonheur de recueillir le malheureux prince Edouard, le prétendant, et de le ramener sain et sauf à Morlaix.

Lorsqu'après une bien courte paix, les hostilités recommencèrent, en 1755-1756, François Bréville s'embarqua premier lieutenant à bord du corsaire le *Cerf;* plus tard, il passa second capitaine sur la *Vengeance*, que commandait Etienne Bourdas.

Dans le sanglant et glorieux combat qui nous reste à décrire, l'initiative de cette belle action appartient toute entière au vaillant Etienne Bourdas, qui y perdit la vie; comme aussi, la gloire de l'avoir terminée à l'honneur de

notre pavillon, revient à François Bréville. Nous devions donc, dans cette courte notice, réunir les noms de nos deux braves compatriotes.

Les Anglais avaient commencé la guerre sans la déclarer et poursuivaient le cours de leurs hostilités. Le sang coulait sur l'Océan, de même qu'en Asie et en Amérique. Le roi n'ayant pu obtenir satisfaction pour tant de brigandages, avait fait armer une escadre à Toulon, en 1756; cette escadre avait vaincu l'amiral Bing, et nos soldats avaient conquis la ville et la citadelle de Mahon.

De son côté, la marine malouine avait repris ses croisières, dans la lutte que la France soutenait contre la Grande-Bretagne. Les guérillas que Saint-Malo lançait sur la mer, secondaient les armées navales. En réunissant leurs efforts, ils ôtaient au commerce maritime de l'Angleterre la sécurité qu'il croyait trouver dans la puissance navale de cette nation.

Sur ces entrefaites, le corsaire la *Vengeance*, commandé par Etienne Bourdas, se distinguait entre les autres corsaires de l'époque par sa longue carène, ses formes sveltes et élancées, la légèreté et la tenue de son gréement; en un mot, la *Vengeance* était une des plus élégantes embarcations malouines; les armateurs, qui étaient MM. Pitot fils et Robert de La Mennais, n'avaient rien laissé à désirer pour l'armement de leur corsaire. La *Vengeance* était d'un tonnage de 300 tonneaux; son équipage, au complet, comptait 250 hommes; elle portait 20 canons de 6 en batterie et 10 de 4 sur ses gaillards.

Elle sortit de la rade le 15 décembre 1756, et alla jeter l'ancre près le cap Fréhel, sous la protection du fort La Latte. Là, elle rallia son monde et reçut le reste de son approvisionnement de campagne; le 20 décembre, elle appareilla pour prendre le large.

Bourdas établit sa croisière à 50 lieues à l'ouest des Sorlingues. Le 23, il prit un brigantin, *David-et-Rebecca*, et l'expédia sur la France. Le 27 décembre, il était à 45 lieues de ces îles, lorsqu'il aperçut deux navires sous son écoute; les vents soufflaient du O.-N.-O.; aussitôt il fit porter sur eux. A onze heures, après avoir fait ses dispositions de combat, et les avoir tellement approchés, guidé par l'impétuosité de son caractère qui le poussait à combattre, il fit hisser son pavillon; bientôt une encablure s'étendait à peine entre la *Vengeance* et chacun des vaisseaux ennemis. Bourdas, continuant son aire, alla se placer entre ces deux bâtiments, qui avaient arboré les couleurs de la Grande-Bretagne.

Cependant l'un des ennemis, celui qui lui restait à babord, était le *Terrible*, corsaire anglais portant 24 canons de 9, plus 10 pierriers et un équipage de 204 hommes; le fameux Williams Deatz en était le capitaine. L'autre bâtiment, qu'il relevait à tribord, était l'*Alexandre*, commandé par Davidson, armé de 16 canons et monté par 70 hommes d'équipage. Ce navire, qui jadis appartenait au port de Nantes, avait changé de nationalité.

Voyant avec surprise la manœuvre plus téméraire que raisonnée de la *Vengeance*, les deux navires anglais en profitèrent et se disposèrent à la bien recevoir, car elle allait se trouver forcée de diviser ses combattants pour faire feu des deux bords, tandis qu'elle recevrait à la fois les feux croisés de ses adversaires.

La *Vengeance* s'engagea donc entre les ennemis, tirant tribord et babord; la canonnade gronda avec une violence que la supériorité de force du côté des Anglais rendit aussi longue que terrible. De leurs premières volées, chargées à boulets et mitraille, les Anglais tuèrent roide l'impétueux Bourdas; l'officier de manœuvre, Deslongrais-le-Vieux, perdit un bras, et comme ce brave Malouin hésitait à descendre au poste du

chirurgien, un autre boulet vint le couper en deux. Les tronçons de son cadavre furent lancés dans les flots.

On s'empressa d'annoncer ce double malheur à François Bréville. Cet intrépide jeune homme, de 27 ans au plus, devait à sa bravoure et à son talent la place de deuxième capitaine de la *Vengeance*. Bréville accourt et monte audacieusement sur le banc de quart, teint du sang de Bourdas; il jette un rapide coup-d'œil sur les vaisseaux ennemis, afin de saisir l'ensemble du combat, puis dirige avec sang-froid et intelligence la manœuvre et le feu des pièces durant l'action.

La lutte continua avec une indicible énergie; les Malouins vengeaient et leur capitaine et les marins qui succombaient durant ce sanglant combat. Deux heures s'étaient écoulées, lorsque l'arrogant Deatz, habitué qu'il était de sortir victorieux de ses rencontres, commença à se troubler, le découragement s'emparait de lui. En effet, il voit ses gens tomber à ses côtés, les uns tués, les autres blessés. Et pour surcroit son lieutenant reçoit une grave blessure, qui le force de se retirer. La mâture, le gréement et la voilure reçoivent de fortes avaries. Deatz cependant se bat encore, mais avec la rage du désespoir.

Quant à l'*Alexandre*, Bréville avait ordonné de l'épargner, de sorte que l'on ne chercha qu'à entretenir le combat avec lui, et tout ce qu'il y avait d'énergie à bord de la *Vengeance* se portait sur le *Terrible*.

Enfin, Williams Deatz, voyant sur son pont 38 hommes tués roides et un pareil nombre blessés, se décide à baisser son pavillon; la victoire restait aux Français. L'*Alexandre*, en apercevant que le *Terrible* avait amené, cessa son feu et se mit à fuir; il espérait pouvoir s'éloigner assez pour s'échapper à l'aide de la nuit, avant d'avoir pu être rejoint. Davidson comptait sur plus de temps qu'on n'en mit à ama-

riner le *Terrible*. Le sieur Dubois, premier lieutenant, reçut l'ordre de prendre le commandement du corsaire anglais; il emmena 25 hommes qui devaient en former l'équipage français. Les embarcations ramenèrent le capitaine, ce qui restait de son état-major, et une soixantaine d'hommes des plus valides parmi les Anglais.

Aussitôt cette opération terminée, la *Vengeance* se mit à la poursuite de l'*Alexandre*, qui, n'étant pas fin voilier, fut promptement rejoint; quelques avaries qu'on lui avait causées dans son gréement et sa voilure trahirent sa marche. Bréville vint dans sa hanche de tribord et tira deux volées, qui suffirent pour lui faire baisser ses couleurs. Le sieur Robert Pellier, autre premier lieutenant, prit possession, avec 20 hommes d'équipage, de cette seconde prise, dont les marins anglais avaient perdu 12 hommes, sans compter les blessés. Quant à la *Vengeance*, en outre des pertes qu'elle avait faites du capitaine et de l'officier de manœuvre, elle eut encore à déplorer, dans cette lutte prolongée, 41 hommes tués ou blessés.

Le capitaine Bréville donna la route à ses deux prises qu'il escorta. Il se dirigea sur Saint-Malo, où il entra le 2 janvier 1757; mais à peine ses ancres avaient-elles mordu le fond et ses voiles étaient-elles rabannées, que son pavillon fut hissé à mi-mât et ses vergues mises en croix en signe de deuil, afin d'annoncer à la population malouine à quel prix avait été achetée l'éclatante victoire que la *Vengeance* avait remportée.

La *Vengeance* entra dans le port pour y subir les réparations que son *brillant* combat avait nécessitées. François Bréville, qui avait si glorieusement remplacé Etienne Bourdas, conserva le commandement du corsaire. L'activité que déploya ce jeune capitaine dans le réarmement de la *Vengeance*, permit que ce navire pût reprendre la mer le 18 février

suivant. Le corsaire rentra le 2 mai, après avoir capturé quatre bâtiments anglais, qui parvinrent dans le port de Saint-Malo. C'est ainsi que les corsaires malouins réparaient les pertes que faisait la mère-patrie, dans cette guerre désastreuse contre la Grande-Bretagne.

Nous ignorons la date et le lieu du décès du brave François Bréville; il ne figure point sur nos tables nécrologiques.

MAHÉ DE LA BOURDONNAIS.

Bertrand-François Mahé de La Bourdonnais naquit à Saint-Malo le 11 février 1699. Sorti d'une race noble, il a répandu sur ses descendants plus d'éclat qu'il n'en avait emprunté de ses aïeux. Tracer la vie de La Bourdonnais, c'est mettre sous les yeux de ses concitoyens l'image de l'honneur et de la probité; c'est rappeler le souvenir de toutes les vertus publiques.

L'enfance a ordinairement le sentiment de sa faiblesse; mais celle des habitants du littoral semble déroger à son caractère, en contemplant sans cesse le terrible élément qu'elle a sous les yeux. Un penchant irrésistible entraîna le jeune Bertrand vers la navigation; dès sa plus tendre enfance, on le voyait s'essayer dans les embarcations du port et affronter les périls de la mer.

Il n'avait que 10 ans, lorsqu'il fit son premier voyage aux mers du Sud; cet essai, loin de le décourager, ne fit qu'affermir sa première inclination. Les Malouins, commerçants industrieux et navigateurs intrépides, étendaient leur gloire en augmentant leur fortune : le commerce et la guerre

avaient porté l'éclat du nom malouin dans l'un et l'autre hémisphère, et Saint-Malo était devenu riche des dépouilles des peuples vaincus.

La Bourdonnais, impatient de se livrer à ses penchants, n'eut pas le temps de recevoir une éducation même ordinaire. Trop jeune pour connaître les mœurs et les usages des villes, l'Océan devint sa patrie d'adoption, et son vaisseau l'école où il prépara ses glorieuses destinées. Le spectacle de la mort, dans les tempêtes affreuses du cap Horn, ne fit que le familiariser avec les périls. Sans emploi sur le vaisseau, à cause de son jeune âge, il ne se dispensa néanmoins d'aucune des obligations imposées aux subalternes; à cet âge où il est permis d'être frivole, Bertrand eût été fort humilié d'être considéré comme un membre inutile; sa sagesse prématurée le rendit capable de méditation et de s'attacher à une instruction solide.

Le vaisseau revint en France, à l'époque où Duguay-Troüin, victorieux des Portugais, ramenait de Rio-Janeiro ses vaisseaux triomphants; de La Bourdonnais, sur le témoignage que ses chefs rendirent de son aptitude, fut nommé, à 14 ans, second enseigne sur un vaisseau de Saint-Malo qui se rendait aux îles Philippines; on le crut capable d'en remplir les fonctions : on ne se trompa pas.

Dans ce voyage, un heureux hasard avait jeté sur le même bâtiment un jésuite; ce savant religieux devina bientôt les facultés intellectuelles de son jeune compagnon de voyage. Charmé de pouvoir cultiver un fond aussi riche, il lui enseigna les mathématiques; la soif brûlante de tout savoir le fit dévorer ce que d'autres à peine effleurent. Sa sagacité vive et perçante le fit pénétrer le fond de cette science, dont la superficie est si hérissée d'épines. Le jeune de La Bourdonnais était un de ces génies privilégiés que la nature se plaît à former pour ennoblir les arts et tous les

emplois où on les appelle : si la nature se montra très-libérale envers lui, il sut la seconder par le travail.

M. de La Bourdonnais était né avec une constitution robuste, dont il abusait pour se livrer au travail de corps et d'esprit; il eut le courage de s'habituer à maîtriser le sommeil, afin que toutes ses heures fussent remplies : il ne se permettait jamais plus de trois heures de sommeil consécutives. C'est en s'assujétissant à un régime aussi sévère, que cet homme extraordinaire fit tant de choses en si peu de temps.

Après avoir fait son apprentissage dans les mers du Sud et les mers orientales, où, dans chaque grade qu'il occupa, il fut jugé digne d'un rang plus élevé, La Bourdonnais parcourut les mers du Nord durant les années 1716 et 1717; puis, en 1718, il alla dans les mers du Levant. De même que les délices de l'Inde n'avaient pu énerver sa vigueur, l'inclémence des climats des hautes températures, où la nature, sous les rigueurs du froid, languit dans une éternelle inertie, n'altéra en aucune manière sa robuste constitution; sur tous les rivages où il se trouva transporté, il semblait né dans le pays dont il n'était qu'un habitant passager.

Les Hollandais, après avoir enlevé aux Portugais leurs établissements en Asie, avaient fondé un nouvel empire qui s'étendait des îles de la Sonde jusqu'aux côtes de Malabar : Ceylan était entre leurs mains. Les Anglais, excités par leurs exemples, avaient formé de riches établissements sur les deux côtes de la presqu'île de l'Inde, et jusque dans le Bengale. Les Français, longtemps spectateurs oisifs des prospérités de leurs voisins, songèrent un peu tard à partager les dépouilles de l'Asie.

La Compagnie des Indes, de France, pour assurer ses succès, ne rechercha que des navigateurs éprouvés par leur courage et instruits par leur expérience. M. de La Bourdonnais, quoique jeune encore, jouissait déjà de cette célébrité

qui ne s'achète que par les services et l'expérience de plusieurs années; la Compagnie, jalouse de faire une aussi utile conquête, l'éleva au grade de premier lieutenant à bord d'un vaisseau prêt à mettre à la voile pour Surate. Il sut rendre, en 1723, un signalé service à la Compagnie. Le vaisseau le *Bourbon* coulait bas sur les rades de Bourbon, manquant de tout, et il n'y en avait point d'autre pour le secourir. La Bourdonnais risque le passage d'une colonie à l'autre sur une simple chaloupe et ramène de l'Ile-de-France un vaisseau, qui vint au secours du *Bourbon* et le mit en état de faire son retour en France.

A peine était-il arrivé lui-même, que la Compagnie l'éleva au grade de second capitaine, et ce fut en cette qualité qu'il se rembarqua pour les Indes en 1724. Dans ce voyage, M. Didier, ingénieur du roi, se fit un plaisir de lui enseigner l'art et la pratique de la fortification. Le maître, étonné, avoua que c'était une espèce de prodige de voir un homme sans culture réunir un assemblage de talents dont un seul aurait formé un grand homme.

Quinze vaisseaux de la Compagnie des Indes, rassemblés à Pondichéry, étaient près à partir pour le siége de Mahé. Il s'agissait d'enlever cette place importante aux Indiens; la compagnie avait besoin d'étendre son commerce et ne pouvait le faire qu'en étendant ses possessions; il lui fallait donc déployer l'appareil de la force pour en imposer à un peuple timide qui ne respecte que ceux dont il a tout à craindre. Cependant les Indiens, si pusillanimes les armes à la main, s'élèvent par le fanatisme au dessus des terreurs de la mort.

La place de Mahé, à la côte Malabar, offrait à la Compagnie une conquête facile : une nation superstitieuse, qui se fait scrupule de répandre le sang des bêtes, ne peut produire de bons soldats. M. de Pardaillan, qui commandait en chef, prévenu en faveur de La Bourdonnais, l'honora d'une con-

fiance sans réserve et le chargea des opérations militaires. Cette distinction aurait pu faire des jaloux; mais l'officier qui se l'était attirée montra tant de talents, qu'il n'eut que des admirateurs. Ce fut par le succès que La Bourdonnais sut imposer silence à l'envie.

L'amiral adopta les plans de notre Malouin, et l'exécution lui en fut confiée. Il fit construire des radeaux; chacun portait 300 hommes et une pièce de canon; ils étaient bastingués avec des balles de coton. Les Indiens, effrayés de cet appareil menaçant, craignant de voir leurs possessions en cendre, se soumirent en livrant leur ville aux Français. La paix fut conclue. M. de Pardaillan, trop grand pour connaître l'envie, céda à notre Malouin toute la gloire du succès. La conformité du nom du vainqueur avec celui de la ville a fait croire à beaucoup de personnes qu'il avait pris le nom de Mahé après sa conquête; mais c'est une erreur grossière que nous nous empressons de détruire.

La paix retenant sa valeur oisive, également passionné pour la gloire et la fortune, ne voyant rien à faire pour acquérir la première, il tourna, à l'exemple des Anglais et des Hollandais, ses vœux vers la seconde, en s'occupant de ses intérêts particuliers. M. Lenoir, gouverneur de Pondichéry et quelques autres riches particuliers, convaincus de la supériorité de ses talents, s'associèrent avec lui. Ils armèrent le vaisseau le *Pondichéry*, dont il fut capitaine et subrécargue; La Bourdonnais fit voile pour le Bengale et Moka. Les bénéfices de ce voyage furent immenses : toutes ses opérations eurent le même succès, et ce fut en n'imitant personne qu'il servit de modèle. Voilà quel fut le fondement d'une fortune qu'il eût élevée plus haut, s'il n'avait été moins délicat dans le choix des moyens.

Chargé par M. Lenoir, en 1829, de passer à Goa, pour remettre au vice-roi des présents de Louis XV et de la Com-

pagnie de France, pour quelques services qu'il avait rendus à la nation, il sauva deux vaisseaux portugais qui allaient demander le tribut que l'iman de l'Yémen devait payer au roi de Portugal. Les capitaines, à leur retour, parlèrent avec tant de reconnaissance de la générosité de leur libérateur, que le roi lui donna le grade de capitaine de vaisseau et le titre de fildague, avec la croix de l'ordre du Christ.

La Bourdonnais retourna à Pondichéry, où le gouverneur lui proposa de lui fournir des hommes et des armes qui devaient procurer de grands avantages à la Compagnie, en l'associant aux prospérités des Portugais. M. Lenoir lui fournit donc un corps de troupe, qui était assuré de vaincre sous un si brave chef.

Il s'approcha de Calicut, sous les couleurs de Bragance, et envoya demander au Samorin l'exécution d'un traité qui l'assujettissait à payer un droit de passage à chaque vaisseau portugais. Le Samorin, déjà effrayé du bruit de son nom, se soumit aux conditions qu'il daigna lui prescrire. C'est ainsi que, précédé de la victoire, il entra à Goa au milieu des applaudissements publics.

Notre Malouin sortit de la rade portugaise et remporta deux victoires sur les pirates, et purgea les mers des Angrias, de ces voleurs redoutables de la péninsule de l'Inde. Il rentra à Goa chargé de riches dépouilles. Au bout de deux années, il quitta le service du Portugal. Se trouvant à la tête d'une belle fortune, il ne songea plus qu'à venir en jouir dans sa patrie. En effet, La Bourdonnais arriva à Saint-Malo au milieu de l'année 1733, où il épousa Mlle Lebrun de la Franquerie, d'une famille des plus honorables de la ville.

Les connaissances qu'il avait de l'Inde le mirent en rapport avec M. Orry, contrôleur général des finances, et M. de Fulvy, son frère, commissaire du roi près la Compagnie des

Indes; notre Malouin fut à même de leur faire part de ses réflexions et de ses vues sur l'état de nos colonies, et sur les moyens d'assurer notre commerce dans l'Inde. La Bourdonnais fut jugé, par ces habiles administrateurs, digne d'occuper les postes les plus importants, et les ministres ne voulurent se reposer que sur lui. Ce fut ainsi que sans briguer, et protégé par son seul génie, il fut nommé, en 1734, gouverneur général des îles de France et Bourbon.

Muni des pouvoirs nécessaires, il quitta Paris au commencement de 1735, passa à Saint-Malo, prit sa jeune épouse et quelques personnes qui devaient le seconder, et alla s'embarquer à Lorient à bord du *Duc-de-Bourbon*, de 850 tonneaux, capitaine Richard Butler, de Saint-Malo. Ce vaisseau neuf de la Compagnie, portant 32 canons, mit sous voiles le 2 février, et arriva à l'Ile-de-France au mois de juin. Le but du ministre, en lui confiant cette place importante, était le rétablissement de l'ordre dans un pays où régnaient la licence et l'anarchie.

C'est le 20 septembre 1715 que le capitaine Guillaume Dufresne, sieur d'Arsel, de Saint-Malo, prit possession de l'Ile-de-France, au nom du roi de France. M. Durongay fut chargé de former l'établissement après la prise de possession. M. de Nyon, ingénieur, fut nommé gouverneur le 11 octobre 1721 et arriva dans la nouvelle colonie en janvier 1722. A M. de Nyon succéda M. Dioré, qui établit un conseil provincial. Ce dernier fut remplacé par M. de Maupin; mais sous ce gouverneur, notre établissement marchait lentement; la ville ne portait encore que le nom de *Camp*. La maison du gouverneur consistait en une case en bois équarri et couché, qui avait été apportée de Bourbon; toutes les autres n'étaient que des palissades couvertes en feuilles de lataniers.

Les noirs marrons, ou noirs qui avaient fui leurs maitres pour se retirer dans les bois, venaient de nuit, à la faveur

d'une herbe épaisse et très-haute, qu'on appelle fatague, qui brûlait comme un paquet d'allumettes, et tuaient, à coups de zagayes, les blancs et les noirs fidèles qui se laissaient surprendre. Voilà l'état de la colonie qui devait devenir si florissante sous la forte et sage administration de La Bourdonnais.

L'Ile-de-France, située dans les mers d'Afrique, à l'entrée de l'Océan indien, possédait deux ports où les plus grands vaisseaux pouvaient, sur un ancrage abrité, trouver toute la sécurité possible; La Bourdonnais comprit que la nature l'avait destinée à être l'entrepôt du commerce de l'Asie; aussi s'attacha-t-il plus particulièrement à l'Ile-de-France qu'à l'île de Bourbon, qui n'avait que des rades foraines; il savait en outre que, quoique nommé gouverneur général par le roi, on ne cesserait, à Saint-Denis, de le considérer comme l'agent d'une compagnie commerçante, et que ce titre n'était pas assez imposant pour faire respecter son autorité, comme elle devait l'être, par des aventuriers indisciplinés, qui regardaient la règle comme un esclavage.

Cependant l'Ile-de-France n'était pas encore assez peuplée pour mériter le nom de colonie; elle n'offrait qu'un assemblage confus d'hommes sans patrie, sans lois, sans maître, qui, croupissant dans une pauvreté paresseuse, la préféraient à une abondance achetée par le travail.

En outre des 231 personnes qui composaient l'équipage du *Duc-de-Bourbon*, il y avait quarante passagers à la demi-ration, parmi lesquels étaient des charpentiers, des jardiniers et des forgerons, puis des meuniers et des vanniers; la plupart de ces passagers avaient été engagés à Saint-Malo par M. de La Bourdonnais, qui prévoyait les services qu'ils rendraient à la colonie naissante.

Jusqu'à l'arrivée du gouverneur malouin, la Compagnie fournissait des noirs, des ustensiles et des vivres; mais,

rebutée de leur faire des avances stériles qui les entretenaient dans l'indolence, elle chargea La Bourdonnais de supprimer cette dépense. Ce retranchement, qui fut le début de son administration, indisposa les esprits; il y eut des personnes qui murmurèrent, mais il n'y eut point de rebelles. L'autorité de sa place, et plus encore l'ascendant de son génie, imposèrent silence aux mécontents. Tous blanchirent leur frein d'écume, mais aucun n'osa le briser.

De La Bourdonnais, dépositaire de l'autorité dans un pays où elle était peu respectée, n'en fit usage que pour substituer l'ordre à la licence. Législateur, magistrat, commerçant, guerrier, il réunit tous les pouvoirs, comme il réunissait tous les talents. Le conseil supérieur de l'île Bourbon fut transféré à l'Ile-de-France, qui fut de cette époque regardée comme la métropole, parce que le gouverneur y fit sa résidence. Transformé en pontife de la justice, il fut moins juge que pacificateur des différends qu'il terminait par voie de conciliation; aussi, durant l'administration de ce grand homme, n'y eût-il qu'un seul procès discuté au tribunal du conseil.

Le gouverneur général ne délaissa pas Bourbon, cette île fut le théâtre où M. de La Bourdonnais fit éclater son intelligence supérieure. Nous l'avons dit, cette colonie, qui offrait de grandes ressources à l'Ile-de-France, n'avait que des rades, et l'embarquement des denrées, comme le débarquement des cargaisons des vaisseaux, présentaient de grandes difficultés; il fit construire un pont volant suspendu qui se projetait au large et facilitait les opérations des chargements et des déchargements.

L'Ile-de-France était agitée d'une guerre domestique; les noirs marrons répandaient la terreur et la désolation; la supériorité de leur nombre leur assurait l'impunité, dans un pays couvert de forêts. M. de La Bourdonnais, au lieu

d'armer contre eux les Européens, dont la conservation lui était précieuse, fit venir des noirs de Madagascar, il en forma des détachements qui purgèrent le pays des brigands qui le désolaient.

Son autorité ferme et toujours équitable, sut courber sous le joug de la loi des hommes qui ne faisaient consister la liberté que dans l'anarchie. Quoiqu'il n'eût qu'une colonie naissante à gouverner, les grandes choses qu'il y exécuta avec ses faibles moyens, annoncent ce qu'il eût été capable de faire, si le sort l'eût appelé au gouvernement sur un plus vaste théâtre.

On lui avait dit qu'il trouverait des ingénieurs capables de le seconder; il trouva le corps du génie réduit à un seul Indien. Des magasins, des arsenaux furent construits; on éleva des fortifications selon les règles de l'art; l'officier ne coucha plus à la belle étoile, on le logea sous des toits; il fit creuser des canaux et construire des aqueducs. Il est beau de le suivre dans le détail des établissements; tout porte l'empreinte du génie créateur; avec rien il produit. Il ne voit que la difficulté, là où la médiocrité aurait aperçu l'impossible. La Bourdonnais était tout à la fois architecte, mécanicien et ingénieur; il dressait les plans et avec les nègres il créait des ouvriers.

Les bienfaiteurs des nations rarement éprouvent leur reconnaissance. Maître de lui-même, il ne fut point rebuté par la résistance. Tour à tour, il se vit contraint d'employer les promesses et les menaces, la douceur et la sévérité. L'hôpital n'était qu'une mauvaise case qui ne contenait que trente-cinq lits; La Bourdonnais fit construire une maison en pierre qui en contenait cinq cents. Les eaux qui venaient dans la ville des montagnes qui l'entourent, ne valaient rien; il fit creuser un canal de 3,600 toises de longueur pour alimenter la ville des eaux excellentes de la grande rivière; ce

canal, qui fournit l'eau aux chaloupes des vaisseaux, est un monument de son amour pour l'humanité. Ce grand homme fit ouvrir des chemins dans toutes les directions, bâtit l'hôtel du gouverneur, la caserne et des magasins spacieux.

M. de La Bourdonnais, avec des ouvriers formés par lui, fit construire des gabares, des pontons, des chalands et des citernes flottantes. Confondu avec les charpentiers, il renouvelait le spectacle de Pierre-le-Grand dans les chantiers de la Hollande, le compas et l'équerre à la main. Pour exécuter tous ces travaux, il forma des ouvriers de toute espèce, en rassemblant le plus de nègres qu'il put et les mettant en apprentissage sous le petit nombre de maîtres ouvriers qu'il avait amenés de Saint-Malo. Il fallait couper du bois, tirer des pierres et les transporter; il n'avait ni chemins, ni voitures, ni chevaux. Il fit dompter des taureaux et construire des voitures.

La croix de Saint-Louis, dont le roi l'honora en 1737, fut une récompense bien précieuse à son cœur. Ce symbole de la valeur est le frein le plus puissant à opposer à la cupidité. L'amour des richesses flétrit le courage et ce n'est point avec de l'argent qu'on doit récompenser les services rendus à la patrie. Il est des hommes qui communiquent un nouvel éclat à ces signes de distinction, et La Bourdonnais en était du nombre; jamais on ne demanda pourquoi il avait reçu ceux qui brillaient sur sa poitrine.

La mort de sa première femme (1), Mlle Lebrun de la

(1) Extrait du *Journal de Maurice*, du vendredi 28 décembre 1827 :

« Hier, à cinq heures et demie du soir, Mgr l'évêque de Ruzpa, accompagné de son clergé, s'est rendu à l'endroit (*a*) où l'on a trouvé les ossements de Mme de La Bourdonnais et de son enfant, pour en faire le transport à l'église paroissiale et leur donner la sépulture dans la chapelle Saint-Louis. Cette cérémonie a eu lieu avec le plus grand recueillement religieux. Une musique et un

(*a*) Petite chapelle condamnée, derrière les bureaux de la police. Les bâtiments de cette administration ayant besoin d'une grande réparation, la chapelle fut ouverte : on trouva les dépouilles mortelles de Mme de La Bourdonnais.

Franquerie, de Saint-Malo, qui l'avait suivi, l'obligea de repasser en France en 1740. Un libelle, enfanté dans les ténèbres par un aventurier, deux fois flétri par la justice, l'avait devancé. Au lieu d'être accueilli comme fondateur d'une colonie florissante, il se trouva dans l'humiliante nécessité de faire son apologie devant le ministre, la Compagnie et le public prévenus. De La Bourdonnais eût pu dire à ses délateurs comme Scipion : « Au lieu d'écouter ma justification, venez avec moi au temple, pour rendre grâces » aux Dieux du bien que j'ai fait à ma patrie. » Mais les ennemis puissants que sa gloire avait soulevés, auraient triomphé de son silence. Il comparut donc devant le cardinal de Fleury; il eut encore pour juge le comte de Maurepas; le troisième fut M. Orry, ministre incorruptible. Ce triumvirat d'hommes sages était trop éclairé pour tomber dans la séduction. L'accusé fut renvoyé innocent. La Compagnie même, subjuguée par l'évidence des faits soumis à son examen, ne put refuser un glorieux témoignage de son intégrité; mais son animosité, suspendue plutôt qu'éteinte, n'en fut que plus vive et plus dangereuse en restant cachée.

De La Bourdonnais, blessé dans sa fierté, pressentit des désagréments pour l'avenir; en conséquence, il se décida à remettre son gouvernement au ministre. Comme tout faisait prévoir une rupture avec l'Angleterre, ses amis formèrent une société pour faire des armements dont il aurait la di-

détachement de la garnison ouvraient la marche du convoi. Le cercueil était porté par des marins de Saint-Malo, embarqués sur le navire français la *Bonne-Mère*, de ce port, capitaine Angenard, qui avait réclamé cet honneur. L'honorable Blanc, M. le procureur général, M. le colonel Grant et M. Céré, tenaient les coins du drap.

» Toute la magistrature, les employés civils et militaires de tous rangs composaient le cortége, et une grande affluence d'habitants se faisaient un devoir de l'accompagner. L'intérieur de l'église était plein de dames et d'élèves, tant du collége royal que de toutes les pensions des deux sexes. »

rection. Ils réunirent six millions pour armer six vaisseaux et deux frégates; il devait fondre, au premier signal de la guerre, sur les possessions anglaises.

Comme il fallait l'autorisation du ministre de la marine, on fut contraint de lui soumettre le plan de M. de La Bourdonnais. M. de Maurepas, qui en saisit les avantages, en fit un rapport au conseil; alors M. Orry, contrôleur général, alla lui-même annoncer à notre Malouin que S. M. voulait armer une escadre pour l'Inde, et que c'était lui qu'elle avait désigné pour la commander; mais qu'il fallait qu'il exécutât pour la Compagnie ce qu'il avait projeté pour son compte particulier. Néanmoins, il voulut se décharger du fardeau qu'on lui imposait; il ne fut point écouté. Toutefois, avant de partir, il écrivit aux directeurs une lettre qui dépeint bien la fermeté de son caractère. En voici quelques extraits:

« Vous êtes dans l'opinion que j'ai sollicité pour retourner » aux Indes. Les ministres vous diront que je n'ai sollicité » que ma retraite; on m'a ordonné de partir : j'obéis.... On » dit que vous adressez vos ordres à vos conseils.... Je ferai » exécuter vos ordres sans rien y ajouter ni diminuer....... » Mais sachez qu'un pouvoir partagé fait que l'affaire de tout » le monde n'est l'affaire de personne. Quelque soit l'événement, je dirai que j'ai prévu le mal, que j'ai donné le remède, et qu'ainsi ce n'est pas à moi à qui il faut s'en » prendre. »

Avant de quitter la France, Mahé de La Bourdonnais se maria avec demoiselle Charlotte-Elisabeth de Combault-d'Auteuil, dont il a eu trois enfants. Le ministre pressant son départ, il se rendit à Lorient avec le titre de capitaine de frégate et une commission pour commander le *Mars*, vaisseau du roi, qui eut une autre destination. On y armait sept vaisseaux de la Compagnie qui devaient former son escadre.

Il mit en mer le 30 avril avec cinq vaisseaux seulement (1). Dès qu'il fut au large, il passa l'inspection de ses vaisseaux et de leurs équipages; quel fut son étonnement de n'avoir que le rebut de la terre? ses matelots faisaient leur apprentissage et ses soldats ignoraient ce que c'était qu'un canon et un fusil. Tous furent assujettis à la discipline militaire; mais les officiers, loin de le seconder, en concourant au perfectionnement des hommes qui n'étaient qu'ébauchés, se plaignaient d'un chef qui leur faisait essuyer des fatigues que lui seul pouvait supporter. Leurs murmures indiscrets parvinrent à la connaissance du commandant et faisaient tort aux ordres qui émanaient de lui; aussi La Bourdonnais, qui aimait à récompenser, gémit en secret de n'avoir qu'à punir. Attentif à la santé de ses équipages, il relâcha à l'Ile-Grande. Ce choix servit de règle à tous les vaisseaux de la Compagnie.

Ce fut dans cette relâche que La Bourdonnais eut l'heureuse prévoyance d'apporter aux îles de France et Bourbon des plants de manioc qui s'acclimatèrent parfaitement dans les deux colonies, et par cette plante nourricière furent préservées de la famine. De l'Ile-Grande à l'Ile-de-France, les vaisseaux mirent cinquante-six jours de traversée; La Bourdonnais descendit dans son gouvernement, où il apprit que Pondichéry était menacé d'un siége par les Mahrattes. Aussitôt cet homme intrépide se décida à aller au secours de notre comptoir. Il arriva le 30 septembre à Pondichéry, dont le gouverneur, M. Dumas, par la fierté de sa contenance et la sagesse de ses mesures, avait décidé les Mahrattes à se retirer.

Mais La Bourdonnais avait appris qu'un ennemi tout aussi redoutable avait tourné ses armes contre Mahé, berceau de sa gloire. Il lève l'ancre et se rend avec deux vaisseaux devant cette place, où le reste de son escadre vint le rejoindre.

(1) Le *Fleury*, de 56 canons; le *Brillant* et l'*Aimable*, de 50 chacun; la *Renommée*, de 28, et la *Parfaite*, de 16. Son pavillon était sur le premier.

Il partage ses forces en deux colonnes et les mène à l'ennemi; l'action fut vive et meurtrière; mais les Naïrs, pressés de tous côtés, se sauvent après cinq heures de résistance; ils fuient dans toutes les directions et viennent bientôt après demander la paix : cette paix se conclut aux conditions qu'il daigne leur imposer. Les ministres, instruits de cette victoire, lui écrivent des lettres qui sont des monuments de leur estime pour ses talents; la Compagnie, qui seule en recueillait le fruit, fut la seule qui ne l'en félicita point : elle gardait un injurieux silence au chef et prodiguait des récompenses aux officiers qui avaient combattu sous ses ordres.

La Bourdonnais conduisit son escadre à l'Ile-de-France et mit ses vaisseaux en radoub; il se promettait de brillants succès au moment où la guerre serait déclarée. Mais, à son grand déplaisir, il reçoit l'ordre de désarmer et même de renvoyer ses vaisseaux vides plutôt que d'en garder un seul. Il obéit; mais avec quelle douleur ne vit-il pas partir cette escadre sur laquelle il fondait sa gloire! Dans l'impuissance de faire une guerre offensive, notre Malouin sollicita son retour en France, pour ne pas être témoin des désastres qu'il prévoyait; il essuya un refus dont le motif fut bien glorieux pour lui. Le ministre lui répondit : « Si l'on ne vous per-
» met pas votre retour, c'est qu'on n'envoie point de nou-
» velles forces dans l'Inde; je sens que s'il y arrivait quel-
» que chose, l'on aurait besoin d'un homme de ressource
» qui sût faire usage du peu qu'on lui laisse; ainsi, quand
» je vous exhorte à rester, je vous donne une nouvelle
» marque de ma confiance. La bonne opinion que j'ai de
» vous, m'a déterminé à vous destiner le premier poste de
» l'Inde : je vous regarde non seulement comme un homme
» utile, mais nécessaire. »

Une seconde lettre, loin de lui annoncer que les puissances

étaient réconciliées, lui apprit que la guerre était déclarée entre la France et l'Angleterre; mais en même temps que la Compagnie, confiante dans une neutralité impraticable, lui défendait de commencer les hostilités, et cela tandis que le gouvernement anglais envoyait dans l'Inde, sous les ordres de Barnet, quatre vaisseaux de guerre, qui s'emparaient de tous nos vaisseaux de commerce.

Des pertes multipliées répandirent l'alarme à Pondichéry. Le conseil, dont La Bourdonnais était le seul espoir, lui écrivait de venir à son secours. Le danger qui menaçait cette colonie importante lui causa une douloureuse impression; cependant il espérait être à même de dédommager la nation aux dépens de l'ennemi. Mais il manquait de vivres : les sauterelles avaient dévoré la moisson de l'Ile-de-France; le *Saint-Géran,* vaisseau de 800 tonneaux, capitaine de Lamarre, qui apportait un grand approvisionnement, se perdit corps et biens sur l'île d'Ambre, dans la nuit du 16 au 17 août 1744; et pour combler la mesure des contrariétés, une épidémie avait enlevé les constructeurs et les ouvriers de la marine. La Bourdonnais est partout, supplée à tout; par son activité industrieuse, il transforma six vaisseaux marchands en vaisseaux de guerre, et cette escadre, sortie pour ainsi dire du néant, fut prête à mettre à la voile au mois de mars.

Mais avant de tenter l'abaissement de nos rivaux, il fallait assurer le commerce de la Compagnie. Les bâtiments attendus à l'Ile-de-France apportaient des fonds destinés à Pondichéry; leur faiblesse les mettait en danger d'être pris par le premier armateur qui les eût rencontrés : il ne pouvait se dispenser de les attendre. Tout ce qui émanait du conseil de la Compagnie annonçait une inintelligence impardonnable; les retards perfides vinrent déranger les plus sages combinaisons. La Bourdonnais avait envoyé ses vaisseaux à

Madagascar se pourvoir de vivres nécessaires; il n'avait gardé que le *Bourbon* pour aller lui-même rejoindre ses vaisseaux, lorsque ceux qui lui étaient annoncés seraient arrivés.

Après quatre mois d'attente, il se préparait à partir, lorsque, le 28 juillet, la frégate l'*Expédition* vint lui annoncer que cinq vaisseaux arrivaient, et une lettre par laquelle le ministre lui enjoignait de les armer en guerre, de les commander et de soutenir l'honneur de la nation.

Retenu à l'Ile-de-France, il dépêcha à Madagascar pour faire revenir l'escadre et la réunir aux cinq vaisseaux qui venaient d'arriver. La fatalité qui se joignait aux opérations de la Compagnie, fit que les vaisseaux qui devaient être aux îles en septembre 1745, n'arrivèrent qu'en janvier 1746. Par leur long voyage, chaque bâtiment avait consommé ses vivres, et plusieurs avaient un besoin extrême de réparations. Nous avons vu déjà la détresse de la colonie : eh bien! La Bourdonnais sut suppléer à tout. On mit à la voile le 24 mars 1746 pour Madagascar, afin de prendre des vivres.

Le *Saint-Pierre*, qui lui appartenait, fut englouti dans une tempête avec 500 milliers de riz. Cette tempête dispersa l'escadre, deux vaisseaux furent démâtés : l'*Achille* qu'il montait et le *Lys*. La Bourdonnais parvint à l'île Marotte, au fond de la baie d'Antongil, où les autres vaisseaux abordèrent successivement, à l'exception du *Neptune*, bâtiment de l'Inde, que la tempête fit périr.

Cette île Marotte est déserte, mais le mouillage était excellent. L'escadre perdit 95 hommes; les convalescents étaient d'une grande faiblesse. Enfin, au bout de 48 jours de travail, il reprit la mer avec 9 vaisseaux et 3,342 hommes d'équipage, en comprenant 420 noirs. En passant devant Mahé, il apprend que l'amiral Peyton l'attendait sous Ceylan. La Bourdonnais profite de l'impatience de ses officiers d'en venir aux mains, et dans un conseil de guerre on arrête d'aller à

l'abordage, combat toujours favorable à l'impétuosité française.

L'attaque fut vive et la défense opiniâtre; trois de nos vaisseaux furent mis hors de combat. Le *Neptune*, seul exposé au feu de l'ennemi, aurait eu la même destinée, si La Bourdonnais, dont le pavillon de commandement flottait aux mâts de l'*Achille*, n'eût conduit ce vaisseau au secours du *Neptune* et essuyé durant vingt minutes le feu de l'ennemi. Peyton, désespérant de vaincre, profita de la nuit et d'un vent favorable pour faire sa retraite. La victoire des Français eût été plus décisive si l'on eût été à même de le poursuivre; mais les vaisseaux manquaient de vivres et l'objet important était de mettre en sûreté les fonds de la Compagnie. Ainsi, il ne restait de parti à prendre que de se rendre à Pondichéry.

Maître de la mer, de La Bourdonnais songea à se rendre maître de Madras, centre de la puissance et des richesses des Anglais dans la province d'Arcate. Malgré la jalousie de M. Dupleix contre l'indépendance du gouverneur général des îles de France et Bourbon à son autorité, cet administrateur de nos possessions asiatiques reconnut avec lui l'indispensable nécessité de prendre Madras. La Bourdonnais mit sous voiles et alla mouiller à Négapatnam, comptoir hollandais important, et exigea du gouverneur la restitution d'un navire français pris par les Anglais et acheté par les Hollandais, contre la foi des traités.

Durant les pourparlers avec le gouverneur de Négapatnam, on lui annonça que l'escadre ennemie apparaissait; aussitôt il fait arborer le pavillon hollandais sur ses vaisseaux, afin d'attirer Peyton au combat; mais cette ruse ne trompa pas l'amiral anglais, qui profita du vent pour s'éloigner. La Bourdonnais laisse ses vaisseaux derrière lui et poursuit, avec l'*Achille*, Peyton; mais ce fut en vain. L'anglais vira de

bord, refusant de se mesurer avec le malouin. La Bourdonnais est réduit à la stérile gloire de voir fuir devant lui un ennemi fier et courageux; ensuite, il revint mouiller sur la rade de Pondichéry.

Les envieux calomnièrent la circonspection dont il fit preuve en revenant à la présidence française; il ne crut pouvoir mieux faire, pour répondre au cri de la calomnie, qu'en mettant à la voile pour aller assiéger Madras. Son escadre était composée de neuf vaisseaux et deux galiotes à bombes. Le *Saint-Louis* et le *Brillant* eurent ordre de prendre le large pour arrêter tout ce qui pourrait entrer ou sortir de la ville et de la rade. L'armée débarqua, protégée par les batteries du *Neptune* et du *Bourbon.*

Le siége fut poussé avec vigueur; tout était prêt pour l'escalade. Des députés vinrent lui demander ce qu'il exigeait pour lever le siége : *Je ne vends pas l'honneur,* dit-il, *le pavillon du roi sera arboré sur Madras, ou je mourrai au pied de ses murs.* Les députés, consternés, lui répliquèrent qu'ils étaient venus pour racheter leur ville et non pour la livrer; ils parurent résolus de s'ensevelir sous ses ruines, plutôt que de souscrire à une lâcheté. *Voici,* répondit de La Bourdonnais, les conditions que je vous impose : *Vous rendrez votre ville et je vous promets, sur mon honneur, de vous la rendre moyennant une rançon dont on conviendra à l'amiable.* Ces conditions parurent trop dures et la négociation fut interrompue.

Les hostilités recommencèrent; le feu de l'artillerie fut si vif, que le gouverneur se trouva contraint de se soumettre à la générosité du vainqueur. Le 21 septembre 1746, M. de La Bourdonnais avait un ordre exprès du ministre de ne garder aucune conquête qu'il pourrait faire dans l'Inde; le traité du rachat était le seul moyen de dédommager la Compagnie de l'abandon d'une ville qu'il lui était défendu de

conserver. La rivalité du pouvoir mit la division entre les deux chefs; cette jalousie du commandement prépara la ruine de la Compagnie. L'injustice se montra dans tout son jour; on prétendit que le conquérant avait reçu des présents pour ne demander qu'une rançon modique. La Bourdonnais n'opposa que le silence à tant d'atrocité. L'homme supérieur voit tant de distance entre le crime et lui, qu'il n'imagine pas même pouvoir en être soupçonné. Les contradictions qu'il eut à essuyer de la part de M. Dupleix, la jalousie et la rivalité de cet administrateur, qui prétendait le pouvoir suprême (1), le mirent dans l'impossibilité de parcourir l'Inde en vainqueur et de ruiner le commerce anglais.

Les officiers de la garnison de Pondichéry, qui faisaient partie de l'armée de siége, appuyés par Dupleix, voulurent s'arroger le droit de commander à Madras; ils excitaient les troupes à les soutenir, et l'on touchait au moment de voir les Français s'entr'égorger les uns les autres en présence des Anglais. La Bourdonnais, toujours maître de lui pour l'être des autres, ordonne à ces perturbateurs de rendre leurs épées; son ton imposant trouve une prompte soumission.

Pendant que ces divisions scandaleuses consument un temps précieux, la côte est bouleversée par un ouragan qui engloutit un des vaisseaux français; plusieurs sont démâtés et les autres échappent à la tempête après avoir été mis dans l'impossibilité de servir.

M. de La Bourdonnais, forcé de quitter la côte, s'empresse de terminer le traité de rachat. Le conseil de Pondichéry

(1) M. Dupleix, après avoir accusé son rival, rappelé lui-même en France, fut réduit à disputer les restes de sa fortune à la Compagnie, qui lui reprocha de l'avoir ruinée; et celui qui avait disposé des royaumes et des richesses de l'Inde, se vit obligé d'obtenir des arrêts de surséance pour ne pas être traîné en prison, où il avait poussé La Bourdonnais. Dupleix mourut bientôt de chagrin.

s'engage par écrit à maintenir les conditions qui auront été arrêtées. Il revenait à la Compagnie une rançon de plus d'un million de pagodes à l'étoile (1), et cinq millions de livres en or, en argent et en différents effets, qui furent laissés entre les mains du conseil provincial. Quand tout fut réglé, il se jette dans une chelingue, et, sans être arrêté par les dangers d'une mer furieuse, il va rejoindre son vaisseau l'*Achille*, tout délabré, qui se tenait au large de la côte, et le ramène aux îles.

A peine le Malouin a-t-il quitté Madras, que le traité signé au champ d'honneur fut annulé par Dupleix; la ville Noire, peuplée de cinquante mille habitants, fut rasée. Cette profanation de la chose jurée souleva tous ceux qui avaient un reste de pudeur. Les Français furent regardés dans l'Inde comme une nation parjure, qui abusait du droit des gens.

De La Bourdonnais se sentit vivement offensé en apprenant qu'on avait violé sa parole d'honneur; les officiers qu'il avait associés à sa gloire, partagèrent sa sensibilité et son affront. Il trouva, en arrivant à l'Ile-de-France, le 10 décembre, sa place occupée par M. David, que la Compagnie lui avait donné pour successeur.

Toutefois, en s'éloignant de Madras, notre Malouin écrivit à M. Dupleix : « Plus je fais réflexion sur les avantages » que nous avions lieu d'espérer pour la Compagnie, il y a » trente ou quarante jours, plus la perspective que j'envi» sage à présent me fait peine. *Le coup de vent du 13 oc*» *tobre nous a affaiblis de moitié; mais notre mésintelligence,* » *Monsieur, achève notre perte dans l'Inde, et celle de la* » *Compagnie.* »

M. David avait ordre de faire toutes les recherches possibles sur son administration et celui de lui ôter le commandement des vaisseaux qui devaient revenir en France, s'il

(1) Monnaie de l'Inde; une pagode vaut 9 livres tournois.

le trouvait coupable de quelques malversations. La Bourdonnais fit publier dans les îles que, si quelques personnes avaient à se plaindre de lui, il était prêt à leur rendre justice. Personne ne se présenta. Comme il ne pouvait pas aller à Bourbon, il chargea M. de Saint-Martin, qui commandait la colonie, de faire la même déclaration; mais aucun habitant ne se plaignit : bel hommage rendu à l'homme public tombé en disgrâce. M. David alors ne balança plus à remettre, suivant les ordres conditionnels de la Compagnie, les lettres du roi à M. La Bourdonnais, qui lui donnaient le commandement des vaisseaux destinés pour l'Europe.

Les recherches injurieuses faites sur son administration ulcérèrent l'esprit de ce grand homme et lui firent recevoir avec indifférence un honneur qui l'eût flatté. Il accepta, d'après les ordres du roi, le commandement des vaisseaux, pour éviter le reproche d'avoir refusé de servir la Compagnie dans des conjonctures délicates.

Quant à cette Compagnie, qui ne sut jamais faire ni la guerre, ni la paix, ni le commerce; qui était toujours divisée et qui toujours persécuta ceux qui lui donnèrent quelque éclat; après la perte de La Bourdonnais et de Dupleix, elle n'eut plus qu'une ombre d'existence qui bientôt s'évanouit.

Il mit à la voile avec six vaisseaux, ayant à bord sa femme et ses enfants qu'il ramenait en France. Près du cap Bonne-Espérance, il fut assailli par une horrible tempête qui mit sa vie en danger. Au retour du calme, il fut rejoint par trois de ses vaisseaux, et tous les quatre ils se rendirent à Saint-Paul-de-Loango, établissement portugais à la côte d'Angola, où il avait ordre de relâcher. Là, il fréta un bâtiment qui transporta sa famille au Brésil et de là à Lisbonne. Notre Malouin s'éloignait ainsi de ce qu'il avait de plus cher, pour lui éviter les horreurs de la guerre. Il mit ensuite sous voiles et arriva avec ses quatre vaisseaux à la Martinique sans au-

cun accident. Là, il lui était enjoint d'attendre l'escadre du roi.

Cette inaction contrariait son caractère incapable de repos. Il s'occupa d'un projet d'armement qui eût rendu à la France sa supériorité sur les mers, s'il eût eu son exécution, de l'avis de M. de Caylus, qui commandait à la Martinique, et de M. de Ranché, qui trouvèrent ce plan si excellent qu'ils voulaient s'associer à l'entreprise. Mais il fallait l'aveu des ministres et il avait des avis importants à donner. Les officiers du roi qui commandaient les vaisseaux de l'escadre lui étaient supérieurs en grade; il eût donc été réduit au rang de simple passager; ces motifs hâtèrent son retour en France.

Pour passer de la Martinique à Saint-Eustache, il se mit sous un nom supposé, dans un petit bateau, avec M. Laurent, écrivain principal, et un seul domestique. Il essuya une tempête affreuse et courut un des plus grands dangers de sa vie. L'ouragan fut si violent, que sur 40 vaisseaux qui étaient dans la rade de cette île il ne s'en sauva qu'un seul. Après un long séjour, il finit par s'embarquer sur un bâtiment Flessingois, le plus vite réparé.

Dans le trajet, le capitaine fut averti que les hostilités étaient commencées entre la France et la Hollande. Cette nouvelle le détermina à relâcher à Falmouth. Le retour de La Bourdonnais avait été annoncé avant son départ de Saint-Eustache, et les Anglais examinaient avec soin les passagers. On lui demanda son nom et ses qualités; il répond : Je suis La Bourdonnais. Alors on lui déclare qu'il est prisonnier de guerre. Mais le roi, les princes et la nation, s'empressent de lui faire oublier sa détention et d'honorer sa valeur héroïque.

Ses amis lui écrivent qu'après la calomnie, une longue captivité l'attendait. Rassuré par le témoignage d'un cœur pur et innocent, il sent redoubler le besoin de confondre

ses détracteurs. Il sollicite son retour. Un directeur de la Compagnie anglaise offrit de le cautionner de toute sa fortune; mais La Bourdonnais refuse, sa parole était un engagement sacré; en effet, le gouvernement anglais n'exigea point d'autre gage.

Il part, il arrive en France; le vainqueur de Peyton, le conquérant de Mahé et de Madras, le héros de l'Inde, le fondateur d'une colonie florissante, le croirait-on, est renfermé à la Bastille, où la commission (1) nommée par le roi, le 7 mars 1748, pour l'examen et le jugement des accusations intentées à Mahé de La Bourdonnais, le laisse languir pendant vingt-six mois au secret; et s'il échappe au dernier supplice, c'est en emportant de son cachot le germe d'une maladie mortelle.

Si l'ordre donné pour l'arrêter fut une surprise à la religion du ministre, son impartialité se manifesta dans le choix de ses juges, qui tous étaient aussi intègres qu'éclairés. Enfin, La Bourdonnais comparut devant eux avec la noble fierté d'un juste offensé, qui ne voit dans ses juges que les vengeurs de son oppression. Sa justification fut complète; la voix publique applaudit à son triomphe et rendit à sa vie, obscurcie un moment, tout l'éclat qu'elle avait mérité. Ses délateurs furent livrés au mépris de la nation.

Sa fortune, éparse dans les colonies et séquestrée durant sa détention, essuya de grandes pertes. Les juges, en lui rendant son innocence et son honneur, ne purent lui rendre la santé. La maladie contractée dans sa prison fit chaque

(1) Cette commission était composée de MM. Trudaine, Gilbert des Voisins, de La Grandville, de Courteille, conseillers d'Etat; de MM. Doublet de Persan, Bignon, Dufour de Villeneuve (rapporteur), Bertin, de Saint-Priest, de La Michaudière, maîtres des requêtes, commissaires, et de M. Lambert, conseiller au grand-conseil, procureur-général de la commission.

jour de nouveaux ravages (1) : il mourut dans sa cinquante-quatrième année, emportant dans le tombeau le titre de vengeur et de victime de sa patrie, et les fleurs d'une glorieuse immortalité croissent sur sa tombe.

JACQUES-FRANÇOIS GROUT DE SAINT-GEORGES.

Les guerres de mer, toujours mal dirigées sous le règne de Louis XV, devinrent fatales à notre commerce et à nos colonies. Dans ces luttes désastreuses que nous soutenions sur l'Océan contre l'Angleterre, maintes actions éclatantes témoignèrent qu'une nation brave et généreuse ne peut jamais être vaincue, même en perdant ses escadres. Les vaisseaux qui échappèrent aux grandes catastrophes, dans lesquelles nos armées navales furent écrasées, surent conserver à la poupe leurs couleurs sans tache (2) et rester redoutables aux flottes de la puissante Albion.

A l'époque que nous décrivons, la France adopta l'usage salutaire des autres nations commerçantes, de faire escorter les flottes marchandes par des divisions de navires de guerre.

(1) « Nous avons trouvé l'affaire de Monsieur de La Bourdonnais jugée, il est sorti de la Bastille vendredi à trois heures après midi, blanc comme neige, déchargé de toutes les accusations. Je le vis hier chez M. de Saint-Martin où j'étais à dîner. Je ne l'eus pas reconnu tant il est changé, cependant gros et gras; mais comme il n'a plus de dents, cela le défigure beaucoup.

» Signé : de La Palissade fils.

» Paris, 10 février 1751. »

(2) Un capitaine de vaisseau français ayant baissé pavillon devant un Anglais, disait pour s'excuser à M. de La Roche-Allard : *Ils étaient quatre, que voulez-vous que je fisse?* — « Vous faire couler bas, répliqua le chef d'escadre; le roi » serait-il bien à plaindre, s'il avait de moins un vaisseau et un homme tel que » vous? »

On a remarqué, observe un historien contemporain (1), que toutes les fois que nos convois ont été rencontrés par des forces supérieures, leurs bâtiments d'escorte se sont toujours sacrifiés pour les sauver; il en a été autrement des convoyeurs anglais.

En juin 1747, une escadre anglaise, forte de seize vaisseaux et de plusieurs frégates, aux ordres des amiraux Georges Anson et Warren, croisait à la hauteur du cap Finistère, pour intercepter le convoi armé aux ports de Brest et de Lorient, sortant de France sous le commandement du marquis de La Joncquières, et celui attendu de Saint-Domingue, escorté par Dubois de La Mothe (2), frère d'armes de Duguay-Troüin.

Le 14 au matin, les éclaireurs de la division française, sous le pavillon de La Joncquières, signalèrent à toute vue dans l'Est l'armée anglaise couverte de voiles, portant vers le convoi, aidée de faibles vents de N.-E. Le chef français fait de suite tenir la ligne à sa division dans l'ordre de retraite, et détache la frégate l'*Eméraude*, afin de diriger le convoi, étant décidé, pour le sauver, de résister aussi longtemps que possible contre les forces supérieures.

L'escadre anglaise approchant nos bâtiments, ils réglèrent leur vitesse d'après celui d'entre eux qui marchait le moins bien. Cependant les vaisseaux du corps de bataille de l'armée ennemie paraissaient apporter dans la chasse un mouvement d'indécision dont M. de La Joncquières ne pouvait se rendre compte, vu la supériorité de leur nombre. Ce fut

(1) Sainte-Croix : *Histoire des progrès de la puissance navale de l'Angleterre.*

(2) En 1746, escortant une flotte marchande à Saint-Domingue, avec le seul vaisseau de guerre le *Magnanime*, de 74 canons, et la frégate l'*Etoile*, de 40, il s'était défendu contre quatre vaisseaux de guerre anglais, dont deux de 80 canons, les avait mis en fuite et parvint à sa destination.

à cette irrésolution et au noble dévoûment de notre chef d'escadre que le convoi dut son salut.

Les voiles annoncées par nos bâtiments légers faisaient partie de l'avant-garde ennemie aux ordres du contre-amiral Warren, qui avait signalé l'approche de nos navires au vice-amiral Anson, resté en arrière avec le gros de la flotte. Les pavillons se déployant mal à cause de la faible brise qui régnait alors, Anson envoya un lieutenant dans une embarcation, pour s'informer près de Warren des détails relatifs à la découverte qu'il venait de faire.

Impatient de rejoindre les nôtres, le contre-amiral fait hisser imprudemment l'embarcation à son bord, afin de ne pas être arrêté dans la chasse qu'il appuyait, en profitant avec habileté de l'inconstance du vent qui fraîchissait à mesure que le soleil montait à l'horizon et se fixait enfin à l'Est. Sa division d'avant-garde était arrivée en présence de nos vaisseaux d'escorte, sans qu'il eût pensé à renvoyer l'officier à l'amiral, qui l'attendait avec impatience pour donner le signal du combat. Les Anglais restèrent longtemps dans cette incertitude, ce qui éloigna l'heure de l'attaque et favorisa la fuite des navires marchands courant à toutes voiles.

Enfin La Joncquières, voyant l'engagement inévitable, passa promptement de l'ordre de retraite à celui de bataille et attendit audacieusement, tribord amures, ses nombreux et formidables adversaires. Le *Diamant*, de 56 canons, sous le commandement du brave Hocquart (1), forme la tête de sa

(1) Huit ans après (10 juin 1755), avant que la guerre ne fût déclarée, pendant que M. le duc de Mirepoix négociait à Londres avec les ministres, et M. de Bussy en Hanovre auprès du roi d'Angleterre, l'amiral Boscawen attaqua brutalement, près du banc de Terre-Neuve, les vaisseaux l'*Alcide* et le *Lys*; le premier, portant 64 canons, était commandé par Hocquart, et le second, armé en flûte, par de Lorgerie. Ces deux braves capitaines, quoique surpris, se défendirent plusieurs heures contre l'escadre entière, et ne se rendirent qu'à la dernière extrémité.

colonne, l'*Invincible*, de 74, le suit; c'est le valeureux Jacques-François Grout de Saint-Georges qui le monte; le *Sérieux*, de 64, où brillent les insignes du commandement, gouverne dans ses eaux. L'intrépide marquis de La Joncquières, résolu de combattre à outrance, soutiendra intact, même en succombant sous une agression disproportionnée, l'honneur du pavillon parsemé de lis qui ondoyait sur la poupe de son vaisseau. Le *Jason*, de 50, sous les ordres de Beccard (1), navigue en serre-file et secondera par de généreux efforts la belle défense de ceux qui le précèdent. La frégate la *Gloire*, de 44, les vaisseaux de la Compagnie, l'*Apollon*, le *Philibert* et la *Thétis*, chacun de 30 canons, ainsi que la flûte le *Rubis*, de 24, capitaine Macarti, complètent la faible ligne française.

A quatre heures, au signal tardif donné par l'amiral anglais, l'action devient générale et chaque navire français demeure exposé au feu de plusieurs ennemis, et s'il n'en combat qu'un seul corps à corps, celui-ci est double de sa force. Aussi la frégate, les trois bâtiments de la Compagnie et la flûte, succombent-ils bientôt sous les foudroyantes bordées de leurs puissants antagonistes; c'est principalement contre le *Diamant*, l'*Invincible* et le *Sérieux*, que se réunissent les efforts des Anglais. Saint-Georges fait des prodiges de valeur. En vain l'amiral Anson, montant le *Prince-Georges*, de 90, aidé du *Devonshire*, de 80, qui obéit à l'impétueux Warren, l'accablent de leurs redoutables batteries; l'*Invincible* reste digne du beau nom qui décore son couronnement. Le *Sérieux* se défend vaillamment, trois vaisseaux le combattent, et pendant trois heures il leur oppose la plus vive résistance. Enfin il amène, mais sa mâture est tombée le long de son bord et la moitié de son équipage a succombé.

(1) Ce capitaine était de Saint-Malo.

Son état est si déplorable, qu'il *accôte* (1); ne pouvant manœuvrer; ses canonniers sont noyés dans la batterie basse, l'eau entrant avec violence à travers les sabords. M. de La Clocheterie, capitaine de pavillon, avait été enlevé par un boulet près de son chef d'escadre, qui lui-même fut atteint d'un éclat.

Le *Diamant* continue à combattre, le courageux Hocquart a tenu bon jusqu'au dernier moment. A huit heures du soir, à l'instant où le soleil allait se coucher, son drapeau tombe, la drisse et la gaule se trouvent coupées par un boulet, mais il ne se relève pas, car son vaisseau, rasé comme un ponton, a sa carène en si mauvais état, que les Anglais mettent en délibération s'ils ne l'abandonneront pas.

Le *Jason*, plus faible et moins heureux dans sa défense, s'était déjà rendu, mais tout désemparé. Sa bannière fleurdelisée est descendue sans tache de son mât.

Nonobstant, l'*Invincible*, dans la lutte terrible qu'il soutient toujours, jette un dernier éclat sur nos armes et frappe d'admiration les marins anglais acharnés à sa reddition. Seul désormais contre l'escadre britannique, ses canons tonnent toujours, et les lambeaux de son pavillon blanc, déchiré par la mitraille, attestent à la dernière lueur du crépuscule que Saint-Georges n'est pas vaincu.

Cet intrépide Malouin, debout sur ses ponts couverts de sang, voit tomber à ses côtés les officiers et ceux de son équipage qui l'entourent, mais rien n'arrête son ardeur. Cependant, l'eau qui pénètre dans la cale monte rapidement, et l'*Invincible* s'affaisse dans les flots. Un bruit épouvantable se fait entendre, le grand mât s'abat, entraînant dans sa chute le perroquet de fougue et n'offrant plus à la vue qu'un

(1) Bande extraordinaire. On dit aujourd'hui *engagé*. On est quelquefois obligé de sacrifier les voiles et même les mâts pour redresser le navire dans cette inclinaison inquiétante.

tronçon de six pieds au dessus des étambrais; les équipages anglais crient : *Hourra! hourra!* Les Français répondent à cette acclamation de victoire par celle de *Vive le roi!* et se battent toujours.

L'*Invincible*, assailli dans ce moment par trois vaisseaux, criblé de boulets, ses munitions consommées (1), ayant sept pieds d'eau dans la cale, sa première batterie noyée, ses mâts rompus, ses voiles emportées, amène son pavillon; son état de délabrement ne laissait aucun espoir de salut et faisait même craindre pour la sûreté de ceux qui, après l'avoir si vaillamment défendu, survivaient encore sur sa coque démolie : aussi ce revers reste-t-il un triomphe pour les marins qui l'ont subi.

Lord Anson (2), juste appréciateur de la bravoure des Français, ravi d'admiration, surtout de la belle résistance que lui avait opposée le capitaine malouin, crut s'illustrer lui-même en faisant présent à ce rude jouteur d'une magnifique montre d'or à répétition (3). L'amiral anglais ayant pareillement adressé des louanges au chef d'escadre de La Joncquières, sur le courage qu'il avait montré, cet officier général prononça dans sa réponse ces paroles remarquables qui forment l'éloge complet du chevalier Grout de Saint-Georges : « *Amiral Anson, vous avez vaincu l'*INVINCIBLE, *et la* GLOIRE *vous suit.* »

Les Anglais avaient acheté bien chèrement les succès de la journée; leurs vaisseaux se trouvèrent pour la plupart si

(1) Lorsqu'on vint annoncer au capitaine de Saint-Georges que les projectiles manquaient, il donna l'ordre de charger les derniers canons avec son argenterie. (Manuscrit de la famille.)

(2) Ce même amiral commandait, en juin 1758, l'escadre anglaise qui débarqua le duc de Marlborough à Cancale.

(3) Saint-Georges la légua par son testament au duc de La Rochefoucault, et, en cas de décès de celui-ci, au comte de Maurepas, ex-ministre.

maltraités après le combat, que les amiraux furent contraints de lever la croisière et de regagner les rades de la Grande-Bretagne. Pendant leur relâche, le convoi escorté par Dubois de La Mothe, quoique harcelé par une forte division anglaise, atteignit les ports de France (1).

—

Né à Saint-Malo le 27 septembre 1704, Grout de Saint-Georges avait été associé à l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, le 1er mars 1745, avec autorisation, quoiqu'il n'eût pas le temps de service nécessaire, d'en porter la croix jusqu'à l'époque où il serait reçu chevalier. Promu au rang de chef d'escadre et chargé de protéger les îles de France et de Bourbon, après la défaite du comte d'Aché, il mourut le 24 janvier 1763, à bord de son vaisseau le *Fortuné*, dans le canal de Mozambique. Quand Louis XV apprit sa mort : « *C'est un vrai malheur pour le royaume*, s'écria-t-il, *je perds en lui un de mes meilleurs officiers*, » et, par reconnaissance, le monarque assigna à M. Grout de la Grassinais, son frère, capitaine général des gardes-côtes de Bretagne, une pension de mille livres reversible sur ses enfants.

Aussi bienfaisant que brave, Grout de Saint-Georges a consigné toutes les émotions de son cœur dans un acte de ses dernières volontés, consigné à Paris le 16 février 1761, dont nous analysons quelques dispositions :

« 150 livres à chacun de ses deux neveux pour acheter

(1) Dubois de La Mothe protégeait avec le vaisseau le *Magnanime*, de 74, qu'il montait, l'*Alcide* de 64, l'*Arc-en-Ciel* de 56 et la frégate le *Zéphir*, une flotte de 163 bâtiments marchands, sortant de Saint-Domingue et de nos autres possessions occidentales. Il jeta l'ancre devant Brest, le 7 juillet, avec une partie du convoi ; l'autre, pressé par l'ennemi, chercha un refuge dans les ports de notre Bretagne ; quelques traîneurs seuls tombèrent au pouvoir des Anglais. Le vaisseau le *Maidstone*, de 50 canons, commandé par lord Keppel, périt à l'embouchure de la Loire en pourchassant plusieurs de nos navires qui y entraient.

une épée, dont je souhaite, dit-il, qu'ils puissent avoir le désir de se servir contre les ennemis de l'Etat.

» A la veuve de mon feu valet de chambre, tué sur le vaisseau l'*Invincible,* 200 livres de rentes viagères, et à ses deux filles une somme d'argent.

» Un fonds de 3,000 livres, afin de fonder à perpétuité, à l'hôpital Saint-Sauveur de Saint-Malo, ma chère patrie, un lit pour un matelot du département de cette ville, blessé au service du roi ou en course.

» Je veux, de plus, que ledit hospice fasse chanter deux grandes messes annuelles de *requiem*, l'une le 14 juin pour le repos de mon âme et celle de tous les braves gens tués à pareil jour sur le vaisseau du roi l'*Invincible* que je montais, l'autre pour le repos de mon âme, et de celles de mes père et mère et grand-père inhumés dans l'église du susdit Hôtel-Dieu.

» Je supplie M. le comte de Lamarck d'accepter mon épée, et Mme la comtesse, son épouse, de vouloir bien recevoir tous les meubles, bibliothèque, etc., de l'appartement que j'ai le bonheur d'occuper chez elle, étant persuadé qu'en ne refusant pas ces bagatelles, elle en fera meubler un appartement chez elle pour quelque homme de lettres. »

La famille Grout prétend tirer son origine des *Groot* ou *Grotius,* fameux publiciste de la république hollandaise. Au milieu de la conflagration religieuse entre le pape Léon X et le moine d'origine saxonne, Martin Luther, François Ier, ce roi des gentilshommes, visitant le riche apanage de sa gentille épouse, Mme Claude de France, duchesse de *Bretaigne,* vint à Saint-Malo, suivi de sa cour chevaleresque. Le lendemain, pour témoigner à ses hôtes sa gracieuse satisfaction, il daigna se faire le parrain du fils d'un des principaux habitants par le compérage de Galéas Saint-Séverin, qui tint le nouveau-né sur les fonts baptismaux.

« Le 5e jour d'octobre, porte le registre capitulaire des » naissances, l'an mil cinq cent dix-huict, fut baptizé ungn » filz à Jehan Grout et Jehanne Brulle sa femme; et fut » grand compère, noble homme Franczoys Galleaze grand » écuyer de France, et fut nommé Franczoys au nom du » roy, lequel est alors présent en Saint-Malo; et petit com- » père Michel Brulle, et commère Perrine Chenu, baptisé » par le vicaire-curé, Maistre Lancelot Ruffier. »

Un de ses petits-fils, capitaine de vaisseau, fut nommé connétable de Saint-Malo, le 21 octobre 1600. « En recon- » gnoissance des agréables et fidelles services qu'il avait » faits à Henri IV, tant à la réduction de ladicte ville, que » ès prinses de l'*Isle de la Roche au Vay, Dinan,* et aultres » lieux. »

Le portrait de ce grand homme décore l'Hôtel-de-Ville.

NICOLAS-THOMAS MARION, SIEUR DUFRESNE.

Marion (Nicolas-Thomas), sieur Dufresne, fils de Nicolas Marion et de Jacquette Pilvesse, naquit à Saint-Malo le 22 décembre 1729. Entré fort jeune dans la marine, il était, à 30 ans, lieutenant de frégate et officier estimé, à en juger par le passage suivant d'une lettre que M. le comte d'Aché écrivait de l'Ile-de-France, au ministre de la marine, le 30 octobre 1758 : « Sujet extrêmement intelligent, bon ma- » nœuvrier, bon à tout et sur qui l'on peut compter en » toute sûreté. » En 1761, il commanda le bâtiment qui transporta le P. Pingré à l'île Rodrigue, où il allait observer le passage de Vénus sur le disque du soleil. Marion était capitaine de brûlot depuis quatre ans, lorsqu'en 1770,

le gouvernement français envoya à l'Ile-de-France, avec l'ordre de le rapatrier, le Taïtien Aontourou, que Bougainville avait amené en France l'année précédente, et qui, pendant un séjour de onze mois à Paris, y avait été un objet d'intérêt et de curiosité. Marion, ardent à saisir l'occasion de se distinguer par un nouveau voyage et par des découvertes dans des mers imparfaitement connues, offrit à l'administration coloniale de transporter à ses frais le jeune Taïtien dans sa patrie, à la condition qu'au bâtiment particulier qui lui appartenait on joignît une flûte du roi, et qu'on lui fît quelques avances pour l'aider dans le paiement des dépenses de l'expédition, qu'il gardait à son compte exclusif. M. de Poivre, acceptant ces propositions, lui donna les instructions les plus étendues sur les terres qu'il aurait à chercher en naviguant au sud, et sur les observations de toute espèce qu'il aurait à faire dans le cours de son voyage.

Marion partit de l'Ile-de-France le 18 avril 1771, sur le *Mascarin*, qu'il commandait. Il avait confié au chevalier Du Clesmeur le commandement du second navire, le *Marquis-de-Castries*. Aontourou étant mort de la petite vérole à Madagascar, où l'on avait relâché, Marion eut désormais un champ plus libre. Après s'être ravitaillé au cap de Bonne-Espérance, il leva l'ancre le 28 décembre 1771, et fit route au sud, dans le dessein de découvrir les terres australes. Le 13 janvier 1772, il aperçut, vers le 46e degré de latitude sud, une terre trop enveloppée par les brumes pour qu'on pût distinguer si elle était habitée, et qu'il nomma *Terre d'Espérance*, parce qu'elle lui présageait la découverte du continent qu'il cherchait. C'est la terre que quatre ans plus tard Cook nomma l'*île du Prince-Edouard*. Au nord-est de cette île, il en découvrit une autre, qu'il nomma *la Caverne*. Il cherchait le cap de la Circoncision de Bouvet de Lozier; mais, craignant qu'à quelque degrés plus au sud, il ne trouvât

comme lui, la mer embarrassée de glaces, il ne s'engagea pas dans cette direction. Laissant derrière lui ses premières découvertes, il reconnut, le 22 janvier, par 46 degrés 5 minutes de latitude sud et 42 degrés de longitude est, deux îles qu'il nomma les *Iles Froides*. Le lendemain, le *Marquis-de-Castries*, faisant route à l'est, signala, par le 46e degré 30 minutes de latitude sud, une île dont Crozet, lieutenant du *Mascarin*, alla prendre possession, et qui reçut le nom d'*île de la Prise-de-Possession*, auquel a, plus tard, été substitué celui de *Marion*. Dans le nord-est de cette île, Crozet en vit une autre, qu'il nomma l'*île Aride*, et qui, depuis, a été nommée l'*île Crozet*.

Le 10 février, Marion ordonna de faire route vers la pointe sud de l'île de Van-Diémen, et, le 3 mars, on jeta l'ancre dans la baie à laquelle Tasman avait donné, en 1642, le nom de *baie de Frédéric-Henri*. Après avoir passé six jours sur cette côte, que les naturels faillirent lui rendre inhospitalière, Marion longea la côte nord de la Nouvelle-Zélande, et mouilla, le 4 avril, dans la baie des Iles. Bien accueilli par les insulaires, il dressa des tentes sur la petite île Matonaro, en face du mouillage de ses navires, y fit transporter ses malades, et établit sur la grande terre deux autres postes dont il fit des ateliers pour la réparation de ses navires. Les meilleurs rapports continuèrent pendant deux mois entre les Français et les sauvages. Les principaux d'entre eux s'assemblèrent même le 4 juin pour reconnaître Marion comme grand chef du pays, et quatre plumes blanches furent placées sur sa tête et dans ses cheveux, comme marque distinctive de sa dignité. Se fiant à ces démonstrations, il oublia que Cook avait trouvé des antropophages sur cette côte, et que Tasman avait laissé le nom de *baie des Assassins* à la première découverte qu'il y avait faite. Quatre jours après cette fête, Marion, accompagné de deux

de ses officiers et de quatorze autres personnes, se rendit à une seconde fête que lui avait offerte Tacouri, chef du plus grand des villages du pays. Le soir, on ne vit personne revenir. Le lendemain, un matelot, couvert de blessures, qu'on recueillit dans un canot, apprit qu'il avait échappé seul aux embûches des insulaires. On ne put malheureusement plus douter du sort de Marion et de ses compagnons quand, peu après, on entendit les sauvages répéter du rivage, comme pour effrayer les Français, ces sinistres paroles : *Tacouri maté Marion* (le chef Tacouri a tué Marion), et ajouter sur tous les tons que Marion était non seulement mort, mais mangé. Du Clesmeur et Crozet, après être parvenus à rembarquer leurs malades et leurs ouvriers, firent, le 14 juin, une première descente dans l'île Matonaro, où il y avait environ trois cents sauvages, en tuèrent cinquante, dont six chefs, culbutèrent le reste dans la mer et mirent le feu au village. Dans une seconde descente, où l'on brûla le village de Tacouri, on aperçut de loin, et hors de la portée du fusil, ce chef, qui fuyait, ayant sur les épaules le manteau de Marion. La chemise sanglante de cet infortuné fut retrouvée, ainsi que les restes à demi-rôtis de plusieurs Français, avec la trace des dents des antropophages.

Le 14 juillet, les Français s'éloignèrent de ces lieux, qu'ils nommèrent la *Baie de la Trahison*. Du Clesmeur, désormais chef de l'expédition, ramena les deux navires à l'Ile-de-France, sans rapporter de ce long et funeste voyage les productions nouvelles dont M. de Poivre avait voulu enrichir la colonie. L'abbé Rochon a écrit, d'après les journaux et les plans de Crozet, la relation de ce voyage, qu'il a publiée sous ce titre : *Nouveau voyage à la mer du Sud, commencé sous les ordres de Marion, achevé, après sa mort, sous ceux du chevalier Du Clesmeur*. L'auteur a joint à cette relation un extrait des voyages du capitaine Surville dans

les mêmes parages. Il ignorait alors que la terre des Arsacides, découverte, le 7 octobre 1769, par Surville, appartenait à ce vaste archipel auquel Alvarès de Mendana avait donné, en 1567, le nom *d'îles de Salomon*.

(*Biographie Bretonne*.)

GUYOT, SIEUR DUCLOS, ET CHENARD DE LA GIRAUDAIS.

Nicolas-Pierre Guyot, sieur Duclos, et Chenard de La Giraudais, compagnons de M. le chevalier de Bougainville, dans son expédition destinée à aller, en 1763, fonder une colonie aux îles Malouines; tous les deux de ces hommes rares, « avec qui, selon l'expression du comte d'Aché, l'on » peut se flatter de faire de bonne besogne. » Le premier avait commencé son état à onze ans, dans la marine du commerce, et il le continua jusqu'en 1782, que sa santé l'obligea de revenir à l'Ile-de-France. Dans la seule guerre de 1744, il fit six prises consécutives, toutes plus avantageuses les unes que les autres; et le 9 juin 1756, époque où il montait le vaisseau espagnol le *Lion*, qui revenait de Lima par le cap Horn, il découvrit une nouvelle terre, qu'il nomma *île Saint-Pierre*, aujourd'hui l'île Georgia, ou l'île Grande, à une trentaine de lieues de la terre des Etats, vers l'est. En 1757, le roi récompensa ses talents, en le nommant lieutenant de frégate, et quelque temps après capitaine de brûlot. Ses divers succès dans l'Inde, appelèrent sur lui de nouvelles faveurs de la part du souverain.

Le 8 septembre 1763, lui et M. Chenard partirent de Saint-Malo, avec M. de Bougainville, pour l'expédition que nous avons dite. Il montait la frégate l'*Aigle*, de 20 canons, et son compagnon commandait la corvette le *Sphinx*, de

8 pièces et 6 pierriers. Les équipages de ces deux bâtiments étaient presque en entier composés de Malouins ; et les deux familles qu'on portait à l'autre bout du monde, étaient de ces Acadiens qu'on avait débarqués en notre port, lorsque la France, en 1758 et années suivantes, perdit Louisbourg et le Canada. Le 2 février 1764, on entra dans la grande baie qui sépare les deux îles principales ; et le 4, on planta une croix de bois sur le sommet d'une montagne au sud. Le 17, on s'établit tout-à-fait à terre ; le 21, l'on posa la première pierre de la pyramide qu'on voulait ériger dans le fort. L'on mit sous cette pierre, outre quelques monnaies, une plaque d'argent, sur laquelle était gravée la formule que voici : « Etablissement des îles Malouines, situées au » cinquante et unième degrés trente minutes de latitude » australe, et soixante et unième degrés cinquante minutes » de longitude occidentale du méridien de Paris ; par la fré- » gate l'*Aigle*, capitaine P. Duclos-Guyot, capitaine de brû- » lot, et la corvette le *Sphinx*, capitaine F. Chenard de la » Giraudais, lieutenant de frégate, armées par Louis-An- » toine de Bougainville, colonel d'infanterie, capitaine de » vaisseau, chef de l'expédition, etc. ; sous le ministère d'E. » de Choiseul, duc de Stainville, en février 1764 ; » avec ces mots pour exergue : *Conamur tenues grandia*. Auprès de ce monument fut placée une bouteille de verre double, bien bouchée avec du mastic imperméable à l'eau, dans laquelle on renferma un rôle exact de tous ceux qui composaient les deux équipages. Enfin, sur les deux côtés de l'obélisque furent appliquées deux médailles en bois : l'une représentant le buste de Louis XV, avec ces paroles : *Tibi serviat ultimæ Thule* (Virg., *Géorg.*, lib. I, v. 30) (1) ; et l'autre

(1) Les Romains appelaient ainsi l'extrémité du monde tel qu'il leur était connu. Quelques géographes croient que le poète avait ici en vue l'Islande ; d'autres, les îles Schetlang.

les armes de France. La cérémonie solennelle de la prise de possession de ces îles, qui eut lieu le 5 avril suivant, fut terminée par un *Te Deum*, le bruit du canon, et les cris mille fois répétés de *Vive le roi!* Ce fut ainsi que la France acquit un droit légitime à la souveraineté de ces lieux, qui n'avaient point été enlevés à des hommes, et qui n'étaient qu'une conquête faite par l'industrie sur la nature. Le 8 dudit mois d'avril, on se rembarqua pour l'Europe, et le 26 juin, l'on mouilla dans le port de Saint-Malo, d'où l'on était parti.

Le 6 octobre suivant, et le 5 octobre 1765, nos deux concitoyens portèrent de nouveaux colons dans ce petit établissement, et furent visiter ensuite le détroit de Magellan, où ils imposèrent des noms à deux baies qui n'en avaient pas encore. Ils y constatèrent en même temps sans réplique l'existence de cette peuplade dont la haute stature, mise par beaucoup d'écrivains au rang des mensonges imprimés, est à présent regardée presque généralement comme incontestable. Le 6 mai, ils y lièrent amitié avec six de ces sauvages, et une femme. On mesura le plus petit, et il se trouva de cinq pieds sept pouces de hauteur : les autres étaient beaucoup plus hauts. Tous étaient couverts de peaux de vigogne, de chevreuils, de loutres, et autres bêtes, en façon de manteaux carrés qui leur descendaient jusqu'au dessous du mollet. Ils avaient en sus des espèces de guêtres ou de bottines des mêmes peaux, le poil en dedans, et des manières de bonnets ou chapeaux ornés de plumes brillantes. Leurs armes étaient des pierres rondes enchâssées au bout d'un cordon composé de plusieurs courroies étroites, et formant une espèce de massue flexible. Ils prononçaient quelques mots espagnols, et fumaient à la chilienne, en renvoyant la fumée par les narines. On fit avec eux quelques menus échanges, où ils parurent aimer mieux recevoir que donner. On en

traita quelques-uns à bord : ils préférèrent le lard à tout, et leur dessert fut pour chacun une chandelle, qu'ils mangèrent avec avidité. La liqueur qu'on leur servit, fut quelques pintes d'huile. Comme on en avait habillé quelques-uns, et donné quelques babioles à tous, d'autres revinrent en grand nombre les jours d'après, et devinrent familiers jusqu'à l'importunité. On remarqua qu'ils avaient les membres gros et nerveux, la face large, le teint extrêmement basané, le nez écrasé et épaté, la bouche grande, les dents très-blanches, et les cheveux noirs. Leurs femmes étaient habillées à peu près comme eux, et n'avaient point de sourcils. Le bruit du canon ne leur causa ni émotion ni surprise. On descendit avec eux à terre, où l'on en trouva plus de trois à quatre cents rassemblés, les uns à pied, les autres à cheval, tant hommes que femmes et enfants. Un grand trait de politesse de leur part, fut d'inviter nos Français à coucher pêle-mêle avec eux durant deux nuits, et de se mettre trois ou quatre sur chacun des nôtres, pour les garantir du froid. Toutes ces honnêtetés finirent par une alliance, que conclut avec eux M. Denis de Saint-Simon, en leur donnant le pavillon du roi, qu'ils reçurent avec des cris de joie et des chansons. On leur fit entendre qu'au bout d'un an on viendrait les revoir. On ne leur épargna pas les présents qui pouvaient les flatter davantage, et en retour ils offrirent à nos gens des chevaux qu'on ne put accepter.

Nos deux vaisseaux restèrent sur cette côte de la Patagonie, l'un jusqu'au 17, l'autre jusqu'au 22 de juin, qu'ils retournèrent porter leur cargaison de bois aux îles Malouines. Ils partirent quelque temps après de ce dernier endroit, et arrivèrent heureusement, le 13 août suivant, à Saint-Malo.

Enfin, le 15 novembre 1766, M. de Bougainville (1),

(1) *Voyage autour du Monde.* — M. Duclos-Guyot, second de M. de Bougainville. M. Chenard, capitaine de l'*Etoile*, fit sa jonction à Rio-Janeiro ; ils partirent le 15 novembre de ce port.

M. Duclos-Guyot et M. Chenard, partirent de l'embouchure de la Loire, pour aller, d'ordre de la cour, remettre au gouvernement espagnol la possession de leur petite colonie, et se rendre ensuite aux Indes-Orientales, en traversant la mer du Sud entre les tropiques. Cette remise eut lieu le 1er avril; après quoi l'on fut revoir les bons Patagons, qui avaient conservé le pavillon blanc dont on a parlé ci-dessus. Ces braves gens parurent très-joyeux de cette arrivée, et l'on fit avec eux l'échange de quelques bagatelles, surtout de tabac à fumer, et de plusieurs lambeaux d'étoffes rouges qui semblaient les charmer. Aucun n'était au dessous de cinq pieds cinq à six pouces, ni au dessus de cinq pieds dix pouces ou six pieds. Quelques-uns avaient les joues peintes en rouge, et rien n'annonçait en eux un caractère féroce.

Arrivés dans l'île d'Otahiti, nos navigateurs y reçurent à leur bord ce fils d'un des chefs du pays dont nous avons parlé à l'article de M. *Marion*, et qui voulut absolument partager leurs aventures. Ils y acquirent aussi la certitude que le prétendu domestique du naturaliste employé dans cette expédition, était une fille de 26 à 27 ans, nommée Baré, originaire de Gascogne, que l'envie d'être du voyage avait portée à déguiser son sexe. C'est la première femme qui ait fait le tour du monde. On découvrit ensuite dans ce vaste océan plusieurs îles nouvelles; et le 16 mars 1769, on arriva sur la rade de Saint-Malo, n'ayant perdu que sept hommes pendant deux ans quatre mois qu'on avait battu les mers.

A son retour, M. Duclos-Guyot, qui, entre autres objets utiles, nous avait rapporté l'arbre aux hydropiques, fut fait capitaine du vaisseau du roi le *Flamand*, de 64 canons, et honoré de la croix de Saint-Louis le 31 mai 1777, avec une pension de 1,500 fr., qui fut réduite à 1,200 le 1er janvier 1788. Malgré son grand âge, il se rendit au vœu de ses

concitoyens, en acceptant, le 31 juillet 1789, la place de colonel de la milice nationale de Saint-Servan; place qu'il remplit avec autant de prudence que de distinction.

(*Malouins célèbres :* MANET.)

PIERRE-SERVAIS-RENÉ BOUVET.

Bouvet (Pierre-Servais-René), naquit à Saint-Servan le 10 avril 1750; après avoir servi comme volontaire et officier, il devint capitaine des vaisseaux du commerce. Il se trouvait en cette qualité à Bourbon, lorsque la frégate la *Belle-Poule*, qui était allée, en février 1772, porter à l'Ile-de-France MM. de Ternay, gouverneur, et Maillart de Mesle, ordonnateur, dut, après trois années de navigation dans les mers de l'Inde, effectuer son retour en France. Bouvet, ayant appris que quelques officiers demandaient leur débarquement et que d'autres étaient morts, passa l'Ile-de-France et obtint de faire partie de l'état-major de la frégate; il revint de la sorte à Saint-Malo vers la fin de l'année 1775.

Peu de temps après cette époque, la France et l'Angleterre firent d'immenses armements militaires qui annonçaient une prochaine conflagration entre ces nations. En 1777, M. Bouvet fut appelé à servir sur les bâtiments du roi en qualité d'*officier auxiliaire*. M. de La Clocheterie, lieutenant de vaisseau, qui commandait la *Belle-Poule*, demanda cet officier, qui s'était déjà fait connaître sur la frégate, pour servir sous ses ordres. La *Belle-Poule* faisait partie de l'escadre de Brest aux ordres de M. le comte d'Orvilliers.

Dans les premiers jours de juin 1778, on apprit à Brest qu'une escadre d'observation, sous le commandement de l'amiral Keppel, était à la mer; cette escadre était renforcée

par treize vaisseaux que Biron conduisait en Amérique à la poursuite du comte d'Estaing. Afin de s'assurer du fait, M. d'Orvilliers dépêcha deux petites frégates, qui furent suivies par la *Belle-Poule*, de 36 canons, ayant pour conserve le lougre le *Coureur;* leur mission consistait à reconnaître les forces anglaises, afin de pouvoir en faire un rapport exact.

Le 17 juin, au matin, à l'ouvert de la Manche, M. de La Clocheterie eut connaissance de l'escadre britannique qui y stationnait. La *Belle-Poule* et le *Coureur* ne tardèrent pas à être chassés par une grosse frégate et un côtre que l'amiral Keppel lança à leur poursuite. Il enjoignait au capitaine Marshall, qui montait l'*Aréthuse*, de 42 canons, d'inviter les Français à venir lui parler, et, sur leur refus, de les y contraindre par la force.

De La Clocheterie, pour éviter de s'engager parmi l'escadre anglaise, vira de bord, mais il se laissa accoster, ne voulant pas avoir l'air de fuir, décidé qu'il était à se mesurer avec son rival, si le cas échéait. Près du capitaine se trouvait Bouvet, remplissant les fonctions d'officier de manœuvres; M. de Saint-Marsault, second de la frégate, était sur le gaillard d'avant; M. de Capellis, enseigne, commandait la batterie, ayant sous ses ordres les officiers *bleus*, Damard et Sebire de Beauchêne; M. de La Roche-Kerandraon dirige l'artillerie des gaillards.

L'*Aréthuse* accoste la *Belle-Poule*, et le capitaine Marshall invite M. de La Clocheterie de venir parler à son amiral; le capitaine français répondit fièrement : « que la mission dont il était chargé ne lui permettait pas de faire cette route. » Nouvelle sommation, nouveau refus plein de dignité : « N'ayant d'ordre à recevoir que du roi mon maître, je n'irai point parler à votre amiral, » résonna le porte-voix de La Clocheterie. Pendant ce colloque, Bouvet, par une prompte et

habile manœuvre que l'anglais n'a pas prévu, place la *Belle-Poule* par le travers de l'*Aréthuse* et la retire de la position désavantageuse qu'elle occupait; elle avait été accostée par la hanche de tribord où se tenait le capitaine Marshall. L'arrogance britannique se trouvant blessée du refus qu'on lui faisait, envoya un coup de canon à la *Belle-Poule*. Aussitôt de La Clocheterie lui répondit par toute sa bordée et le combat s'engagea avec furie.

Le brave capitaine français reçoit deux blessures, sans cesser de commander. Son héroïque stoïcisme est imité par Bouvet. Cet officier *auxiliaire*, blessé par un éclat qui lui emporte un morceau de la cuisse, ne voulant point quitter le pont, où sa présence est si nécessaire, fit avec un lambeau de sa chemise un tampon pour arrêter le sang; son mouchoir et sa cravate servent de bandage. Ensuite, se faisant placer sur le banc de quart, il commanda les évolutions hardies qui assurèrent le succès, pendant que le capitaine dirigeait le combat dans ses détails.

L'*Aréthuse* écrasée abandonna le champ de bataille, faisant des signaux de détresse à l'escadre pour en obtenir du secours. La victoire des Français avait été achetée au prix d'un sang bien précieux; la *Belle-Poule*, cette héroïque frégate, comptait quarante morts et cinquante-sept blessés sur les cadres. Les bâtiments ennemis accouraient aux signaux de Marshall, ce qui l'obligea de se réfugier au milieu des rochers de l'Abrevrack, où les vaisseaux anglais n'osèrent l'attaquer.

M. Bouvet, qui n'était que lieutenant de frégate *auxiliaire*, passa *lieutenant de frégate en pied*. M. de La Clocheterie fut promu capitaine de vaisseau, et de Kerandraon, qui avait perdu un bras, reçut la croix de Saint-Louis.

A la suite de nouveaux et loyaux services, Bouvet avait été élevé au rang de capitaine de brûlot et embarqué second

capitaine à bord du vaisseau de 64, le *Sphinx*, commandé par le comte Duchillau, faisant partie de la division destinée pour les Indes, sous le guidon du commandeur de Suffren. Il assista au combat de La Praya contre le commodore Jonhston, à la suite duquel la division française prima le convoi et les vaisseaux d'escorte anglais, à l'arrivée du cap de Bonne-Espérance et sauva la colonie hollandaise.

Notre capitaine de brûlot se distingua au combat de Sadras, qui eut lieu le 17 février 1782. Deux mois après, le 12 avril, devant Provedien, îlot sur les côtes de Ceylan, Bouvet obtint de nouveaux titres à l'estime de ses chefs dans ce combat glorieux qui vengeait nos armes de la défaite de l'amiral de Grasse aux Antilles. Le *Sphinx*, qui se trouvait matelot de l'avant du *Héros*, vaisseau amiral, combattit avec une grande valeur. Le 6 juillet, Suffren attaqua l'amiral Hughes, et fut pour la troisième fois victorieux des Anglais depuis son arrivée à la côte de Coromandel. Le *Sphinx* se conduisit admirablement bien dans ce combat.

Après la conquête de Trinquemalay, le 3 septembre, l'escadre française, mouillée devant ce port, aperçut l'armée anglaise qui accourait pour secourir cette place. Suffren fit le signal de se tenir prêt à mettre sous voiles. Ce jour devait être heureux pour notre capitaine de brûlot, second du *Sphinx*, et faire époque dans sa belle carrière militaire; sa conduite, qui lui mérita les éloges de son amiral, lui valut une récompense éclatante.

Suffren attaqua les Anglais; mais, par le peu d'ordre qui régnait dans l'armée française, il est évident qu'il y avait de la mauvaise volonté de la part de plusieurs capitaines, qui avaient monté une cabale contre leur général; par ce pacte d'insubordination, nous n'eûmes que le stérile avantage de rester maîtres du champ de bataille, là où, par notre supériorité, nous devions détruire les vaisseaux ennemis.

Bouvet, resté en dehors de cette intrigue qui nous avait été si funeste, surpris de la route que s'obstinait à suivre son capitaine, tandis que Suffren, au désespoir de se voir abandonné, voulait s'ensevelir sous les débris de son vaisseau; Bouvet quitte son gaillard d'avant, court au timonier, met la barre *à arriver* en faisant appuyer les bras du vent, et puis, accostant son commandant, il lui montre le *Héros* démâté, en disant à voix basse : *Voilà notre poste.* Aussitôt le brave Duchillau, qui n'avait consenti à cette défection qu'avec répugnance, serre les mains de son second capitaine qu'il aimait beaucoup, et lui dit avec effusion : « Tu as raison, mon ami, tu vas voir si je sais réparer le temps perdu. »

Le *Sphinx* se dirige en effet vers son amiral, mais il était trop tard; les Anglais fuyaient. Ce vaisseau, qui n'avait que peu ou point donné, n'avait reçu aucune avarie ni perdu aucun homme; Suffren lui donna l'ordre de prendre à la remorque le *Héros*. Quant au général, il passa à bord de l'*Orient*.

Peu de jours après la rentrée de l'escadre, le lieutenant en pied du *Sphinx* reçut l'ordre de se rendre à bord de l'amiral. « J'ai appris, lui dit Suffren, l'exemple d'insubordi-
» nation que vous avez donné durant l'action du 3; quel
» qu'en soit le motif, c'est se rendre coupable; la discipline
» est inflexible, et vous y avez manqué essentiellement :
» préparez-vous à quitter le *Sphinx* dans deux heures. »

Désespéré et outré, mais soumis, Bouvet retourne à son bord faire ses préparatifs; bientôt après, il est mandé à bord du *Héros*. « Monsieur Bouvet, lui dit le Bailli d'un ton
» bienveillant, j'ai désigné M. de Lusignan, lieutenant de
» vaisseau, pour vous remplacer sur le *Sphinx*, car je viens
» de signer votre commission de capitaine de la jolie cor-
» vette la *Fortune*, arrivée récemment de France. Si j'ai
» puni ce matin par une réprimande sévère votre indisci-

» pline, maintenant je récompense le brave officier qui vou- » lait sauver son général. J'espère obtenir pour vous de » l'avancement et la croix de Saint-Louis, vous les avez » mérités; je les demande. » Bouvet se retirait en témoignant sa reconnaissance au Bailli; celui-ci lui fit cadeau d'une paire de pistolets que l'amiral Hughes lui avait donnés (1).

Suffren appareilla, toucha à Goudelour, et de là se rendit à Achem. Lorsque la mauvaise saison fut passée, l'escadre retourna à la côte de Coromandel; la *Fortune* resta à Achem avec des instructions pour les bâtiments français qu'on attendait. Le capitaine Bouvet ayant été rejoint par M. de Boisgélin, commandant le *Chasseur*, auquel il fit part des ordres de l'amiral. La *Fortune* laissa Achem et rejoignit le Bailli; il le suivit sur différents mouillages.

Le 13 avril, quarante-huit heures après l'heureux retour de l'escadre à Trinquemalay, Suffren remit ses paquets à Bouvet en lui disant : « Monsieur, voilà mes paquets pour » le ministre; appareillez à l'instant et annoncez au roi nos » succès. » Aussitôt de retour à bord, Bouvet leva l'ancre, salua l'amiral et fit voile pour sa nouvelle destination. La *Fortune*, couverte de voiles, répondait par un rapide sillage à l'impatience de son capitaine, lorsqu'à l'approche du banc des Aiguilles, il fut assailli par une violente tempête et des vents contraires. Suivant ses instructions, Bouvet relâcha au cap de Bonne-Espérance, où l'on ignorait encore que les préliminaires de la paix étaient signés. Ayant renouvelé ses vivres et son eau, il mit sous voiles au commencement de juin pour Cadix, où la *Fortune* devait jeter l'ancre avant de gagner un port de France.

(1) Ces armes précieuses devinrent l'héritage du fils, qui les possède encore; le commandant Pierre Bouvet, en mémoire de son père, les avait toujours près de lui, dans les brillants combats qu'il a livrés aux Anglais.

Un des derniers jours du mois, dans les parages de l'île de l'Ascension, on eut connaissance d'un navire qui courait à contre-bord; on reconnut une petite frégate, qui, de même que la *Fortune*, mit ses couleurs : elles étaient anglaises. Bouvet ordonne le branle-bas de combat, et quelle que soit son infériorité, il est bien décidé à se faire couler plutôt que de se rendre. Les navires s'approchent et l'Anglais s'arrête tout-à-coup, met une embarcation à la mer, deux officiers y descendent et la dirigent vers la *Fortune*. Lorsque le canot fut à portée de voix, un des officiers hêle en bon français et annonce la paix entre les deux nations rivales! Ils montent à bord de la corvette et y sont reçus comme des amis.

Bouvet se dirigea directement sur Lorient, où il mouilla le 24 août 1783; il partit immédiatement en poste pour Versailles remettre au ministre les dépêches de Suffren. Conformément à la demande du Bailli, il fut promu au grade de lieutenant de vaisseau et nommé chevalier de Saint-Louis.

A l'époque de son retour sur la *Fortune*, les journaux l'ayant désigné comme fils du vieux capitaine du vaisseau l'*Ajax*, de 64, qui malgré son grand âge et ses infirmités avait fait la campagne de l'Inde, voici une réclamation aussi honorable que touchante au sujet du ci-devant lieutenant en pied du *Sphinx*, Pierre Bouvet, que nous avons trouvée dans une gazette du 11 octobre 1783 :

« Vous vous êtes trompé, M. le rédacteur, en faisant
» M. Bouvet, arrivé le 24 août dernier, fils de M. Bouvet,
» capitaine de vaisseau du roi. Il est fils d'un ingénieur de
» la marine de Saint-Servan près Saint-Malo. Quoique ce
» soit la même famille, le père juge à propos de réclamer
» son fils avec d'autant plus d'empressement et de tendresse,
» qu'il est le seul qui lui reste de *quatre* qu'il a eus en-
» semble comme *auxiliaires* au service du roi, dont trois

» ont péri dans cette courte guerre, en montrant autant de » courage et de zèle pour la gloire de la nation, que leur » aîné dont il est question » (1).

Le vaisseau le *Nécessaire*, de 64, armé en flûte, destiné pour les Indes-Orientales, dont M. Bouvet avait obtenu le commandement, quitta la France au printemps de l'année 1786. Son fils, quoique bien jeune encore, suivit son père en qualité de *volontaire* et puisa à son école les talents éminents qu'il déploya plus tard, et qui l'ont placé au premier rang des capitaines de la marine moderne.

Le *Nécessaire* revint en France à la fin de 1789. La révolution avait éclaté; Bouvet, qui en approuvait les principes, fut du petit nombre des officiers du grand-corps qui tinrent fermes à leur poste.

Après avoir commandé l'*Aréthuse*, faisant partie de l'escadre de l'amiral Trogoff, il prit le commandement du vaisseau le *Patriote*. L'escadre était rentrée à Toulon et nos vaisseaux se trouvaient bloqués par les flottes combinées de l'Angleterre et de l'Espagne, qui formaient une armée de cinquante-quatre vaisseaux.

On était à l'époque de 93 : la ville de Toulon, trahissant la patrie, appela les Anglais. Le capitaine Bouvet, devenu chef de division, montant toujours le *Patriote*, ralliait sous son guidon trois autres vaisseaux. Les forces formidables de l'ennemi avaient pris position : notre escadre, trop faible, s'était rendue.

Bouvet, décidé à se faire couler plutôt que de se rendre, ordonne les dispositions pour le combat. Les fortifications du port et les vaisseaux ennemis le menaçaient. Avant d'ouvrir le feu, l'ennemi chercha à parlementer; on espérait

(1) C'est avec une religieuse exactitude que nous copions ces lignes, qui demeureront bien précieuses à l'honorable famille Bouvet, quoiqu'elles ne soient pas consignées dans le fastueux nobiliaire d'Hosier.

convaincre le chef et les braves qui lui obéissaient de l'inutilité de leur résistance. Toute tentative fut vaine. Le pavillon tricolore flottait toujours aux mâts des quatre héroïques vaisseaux de 74, le *Patriote*, l'*Orion*, l'*Entreprenant* et l'*Apollon*.

Cependant tout paraissait perdu : le courage, l'amour de la patrie allaient succomber ! Nos intrépides marins se disposaient à vendre chèrement leur vie. Le noble enthousiasme qui les animait, parait du prestige de la victoire le sublime sacrifice qu'ils avaient fait de leur vie.

Les amiraux anglais et espagnols, rendant hommage à cette noble et patriotique obstination, offrirent une capitulation par laquelle les quatre vaisseaux qui appartenaient aux ports de l'Océan pourraient y retourner. Bouvet accepta ; muni d'un sauf-conduit des amiraux ennemis, il appareilla, franchit le détroit de Gibraltar et atteignit le golfe de Gascogne ; là, il dirigea deux vaisseaux sur Rochefort. Deux jours après, le 31 octobre 1793, il était ancré dans la rade de Brest.

A peine arrivé, Jean-Bon-Saint-André, informé de la bravoure des marins de la division de Brest, se rendit à bord du *Patriote*, embrassa le commandant et les officiers ; puis haranguant l'équipage, il lui dit qu'il avait bien mérité du pays. Les marins de l'autre vaisseau reçurent la visite et les félicitations du représentant du peuple. Mais Robespierre régnait alors, et au bout de quelques jours tout changea. Bouvet ainsi que les officiers des deux états-majors furent incarcérés comme traitres à la patrie !!

Leurs camarades, qui s'étaient rendus à Rochefort, avaient succombé sous la hache révolutionnaire. Victor Hugues, après cet exploit et bien d'autres de cette nature, venait d'arriver à Brest avec son tribunal de sang, lorsque la réaction du 9 thermidor survint. Alors Bouvet et ses officiers

furent mis en liberté et replacés à leurs rangs dans la marine, sans que personne pût leur dire sur quel fondement on avait prétendu établir leur accusation.

La santé du brave chef de division Bouvet ne tint pas contre ces épreuves trop dures. Jeune encore et plein d'avenir, après avoir rendu dans le cours d'une brillante carrière militaire d'immenses services à sa patrie, illustré le corps de la marine et sa ville natale, il devait, en échappant à l'échafaud, périr, ainsi que son fameux compatriote de La Bourdonnais, victime de trames odieuses et des suites d'une injuste et atroce détention. Bouvet mourut à Paris, le 25 mai 1795, à l'âge de 45 ans, dans les salons du ministre de la marine Dalbarade, à la suite d'une vive discussion avec cet administrateur inepte, qui n'avait dû son élévation qu'aux malheurs du temps. M. Pierre-Servais-René Bouvet laissait son fils aîné, Pierre (1), chef de famille, sans autre fortune que son épée. Sa mort fut vivement sentie par les marins de Saint-Malo, ses compatriotes; elle resta un deuil pour sa famille et ses amis. La France perdit en lui un noble enfant et la marine un des officiers les plus distingués.

THÉVENARD

Thévenard (Antoine-Jean-Marie), naquit à Saint-Malo le 7 décembre 1733, d'Antoine Thévenard et de demoiselle Jeanne Moinet. Simple capitaine de port de la Compagnie des Indes en 1764, il s'éleva successivement aux grades de capitaine de vaisseau en 1773, de commandant de la marine

(1) Aujourd'hui contre-amiral en retraite, et grand-officier de la Légion d'Honneur.

à Lorient en 1779, de chef d'escadre en 1783, de ministre de la marine et des colonies en 1791, de vice-amiral en 1793; puis à ceux de comte et pair de France, de grand-officier de la Légion-d'Honneur, de commandeur de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, etc.

Thévenard avait commencé à naviguer dès l'année 1747, en qualité de lieutenant, sur des bâtiments de commerce commandés par son père, et avait, dix ans après, passé au service de la Compagnie des Indes, lorsque la marine royale, appréciant son mérite, le réclama à la marine marchande, et le fit monter rapidement par tous les degrés que nous avons dits.

Dans ces différentes places, il ne cessa de rendre de grands services à l'Etat, par différents mémoires qu'il publia sur divers sujets, et dont nous citerons seulement les titres : *Rapports à l'académie de marine; Services militaires des officiers de l'ancienne Compagnie des Indes; sur une Ecole de marine à Lorient; sur le Commerce des Indes-Orientales; Calcul pour tirer un vaisseau à terre; Comparaison des courbes de fer à celles de bois; Observations sur l'ordonnance de la marine du 27 septembre 1776; Projet de guerre contre les Anglais; Mesurer avec précision la profondeur de la mer en sondant; nouvelle édition du Neptune oriental; sur l'Etablissement d'un port de secours à Pontrieux; Expérience sur l'air dans les vaisseaux désarmés; Essai sur les phares; Observations météorologiques; sur le Doublage en cuivre des vaisseaux, les Toiles à voiles, la Circulation du sang, la Pêche de la sardine, la Conservation des gens de mer, le Commerce entre la France et les Etats-Unis; sur l'île de la Trinité; sur l'enduit nommé* galgale; *sur le Magnétisme animal; sur les Volcans, l'Artillerie, la Mécanique, la Lumière, le Nivellement, la mer Rouge, la Résistance des fluides, le Passage du raz de Sein ou de Fontenay*, etc. La plupart de ces morceaux

ont été imprimés en 4 vol. in-8°, sous le titre de *Mémoires relatifs à la Marine*, et furent beaucoup loués dans le temps, soit par l'Académie royale de marine, dont il était membre, soit par celle des sciences et par l'Institut, dont il était un des correspondants.

Au mois de pluviose an II, M. Thévenard fut envoyé à Toulon pour restaurer ce port, et fortifier les côtes du Sud. Il commanda aussi la marine dans presque tous les autres ports de France, où l'on conserve le souvenir de ses talents et de sa rare intégrité.

Il avait été appelé au Sénat en 1810, et lors de la Restauration, le roi voulut bien le désigner pour faire partie de la Chambre des Pairs, digne récompense de ses longs et utiles travaux.

Il a laissé une veuve héritière de ses vertus domestiques, et trois fils qui servent Sa Majesté (Louis XVIII) avec honneur.

La dépouille mortelle de ce respectable Malouin repose au Panthéon, sous la première nef à gauche, avec l'inscription tumulaire suivante, que nous avons copiée sur le lieu : « Antoine-Jean-Marie Thévenard, vice-amiral, comte et pair » de France, grand-officier de la Légion-d'Honneur, com» mandeur de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, né à » Saint-Malo le 7 décembre 1733, décédé le 9 février 1815. »

M. Thévenard avait beaucoup travaillé sur l'histoire de sa ville natale, d'après ses lumières particulières et les renseignements qu'il nous avait demandés; mais malheureusement ses laborieuses recherches, avancées au-delà du tiers, suivant la lettre dont il nous honora le 5 septembre 1810, ont péri avec lui. Quelques diligences que nous ayons pu faire dans la capitale et ailleurs, il nous a été impossible de nous procurer même une seule page de ces nombreux écrits.

(*Malouins célèbres* : Manet.)

ROBERT SURCOUF.

Surcouf (Robert) naquit à Saint-Malo, le 12 décembre 1773; son père, Charles-Ange Surcouf, sieur de Boisgris, était petit-fils de Robert Surcouf, sieur de Maisonneuve (1), capitaine de corsaire distingué sous le règne de Louis XIV, et l'un des huit capitaines malouins que M. de Chabert, qui commandait l'*Aimable*, prit sous son escorte et ramena heureusement du Pérou au Port-Louis, avec les richesses que renfermaient leurs bâtiments. Sa mère, Rose-Julienne Truchot, descendait d'un frère du fameux Pierre Porcon de La Barbinais, surnommé le Régulus malouin.

La famille Surcouf appartenait donc à la haute bourgeoisie, dont les membres commençaient leur carrière par naviguer et la terminaient en formant des maisons de commerce qu'on vit se livrer à ces grandes entreprises qui jetaient un si vif éclat sur le pays et l'enrichissaient.

Dès son enfance, Robert, le troisième des cinq enfants de Charles Surcouf, annonçait un caractère ferme et résolu qui présageait les qualités d'une âme puissamment trempée. Comme il voulait naviguer, le 3 mars 1789, Robert Surcouf ayant quinze ans et demi, s'embarqua volontaire sur le navire l'*Aurore*, de 700 tonneaux, armé à Saint-Malo, destiné pour les Indes, sous le commandement du capitaine Tardivet. Après avoir été à Pondichéry, l'*Aurore* revint à l'Ile-de-France.

Robert devint officier et s'embarqua à bord du *Courrier-d'Afrique*, capitaine Garnier, et alla à Mozambique. Mais Tardivet, qui armait la *Revanche*, s'attacha Surcouf comme

(1) Voyez à la page 145.

lieutenant; sa destination était d'explorer les côtes de Madagascar. Dans cette rude navigation, Robert Surcouf, quoique bien jeune encore, acquérait les connaissances de sa dure profession et laissait percer dans toutes les occasions le génie dont il était doué.

Le désir de revoir sa patrie, qui se faisait vivement sentir chez le jeune officier de commerce, le décida à prendre une place de timonier, à la haute paie de 36, sur la flûte du roi la *Bienvenue*, capitaine de Baumont, qui armait pour France. Ce bâtiment, après une prompte et heureuse traversée, arriva le 3 janvier 1792 à Lorient, où il désarma. Surcouf put alors revoir ses parents, qui le chérissaient au dessus de leurs autres enfants, et là, il goûta d'un repos bien doux après une longue et pénible absence.

Au bout de six mois de ce pèlerinage filial, il accepta avec empressement l'emploi de lieutenant à bord du *Navigateur*, capitaine Lejoliff, jeune et habile navigateur de la place de Saint-Malo. Le 27 août 1792, le *Navigateur* voguait vers l'Ile-de-France, et durant le voyage, rempli d'incidents réels ou d'alarmes, Robert resta à la hauteur du poste qui lui était confié. Après deux voyages consécutifs à Mozambique, le *Navigateur* désarma; la guerre était déclarée avec l'Angleterre.

Surcouf continua de naviguer à bord des bâtiments de la colonie. Parvenu au grade de capitaine, il commanda le brick le *Créole*. Sa réputation s'établissait de jour en jour au milieu des événements multipliés d'une navigation chanceuse aux côtes d'Afrique et de Madagascar.

Robert Surcouf accepta le commandement du corsaire le *Modeste*, du port de 180 tonneaux, armé de 4 canons de 6. Nos colonies de l'Ile-de-France et Bourbon regorgeaient de richesses, résultat des courses lucratives de nos croiseurs, mais manquaient de comestibles. En présence de cet état de

choses, le gouverneur Malartic, ne voulant pas augmenter le nombre des armements en course, qui enlevaient des défenseurs au sol colonial, menacé par les ennemis, refusa aux citoyens Malroux et Levaillant, armateurs du *Modeste*, la lettre de marque qu'ils sollicitaient pour leur navire. Surcouf atteignait sa vingt-deuxième année; actif, impatient, né avec une inclination décidée pour la guerre, brûlant de se signaler, vit un acte d'injustice dans la mesure prise par l'autorité à son égard; c'était un frein difficile à ronger.

Cependant le bâtiment était prêt à partir; trente hommes déterminés composaient son équipage, et le nom d'*Emilie* remplaçait au couronnement du petit trois-mâts celui de *Modeste* qu'il avait porté jusqu'à ce moment. Sur ces entrefaites, Surcouf reçoit l'ordre d'appareiller pour les îles Seychelles et d'y acheter une cargaison de tortues, de maïs et autres grains nourriciers pour l'approvisionnement de l'Ile-de-France, qui en était dépourvue. Surcouf ne commande pas, ainsi qu'il l'avait désiré, un bâtiment *armé en guerre*; l'*Emilie*, quoique l'on n'ait rien changé à bord, n'est plus qu'un navire *armé en temps de guerre*, afin de se défendre. Il peut, il doit même combattre, car en se laissant prendre sous prétexte qu'il n'a pas sa lettre de marque, qu'on lui a refusée, il déshonore son pavillon et ruine ses armateurs : n'est-il pas écrit au Code pénal qu'il n'y a ni crime, ni délit, lorsque la répression est occasionnée par la nécessité de la légitime défense de soi-même?

En conséquence, le 3 septembre 1795, l'*Emilie*, munie d'un *congé de navigation*, enregistré la veille au bureau des classes, signé par le ministre et le gouverneur, quitte le port et va faire escale à Saint-Denis. De là, l'*Emilie* vogue vers Mahé; on eût dit que ce trois-mâts si coquet avait le pressentiment de son avenir et volait à l'accomplir.

Il y avait peu de temps que l'*Emilie* avait jeté l'ancre sur

la rade de la petite île Sainte-Anne (1), lorsque ses vigies découvrirent deux gros vaisseaux anglais, que la direction de leur route amenait au mouillage occupé.

Surcouf appareille, afin d'échapper à l'ennemi ; il conduit son navire au milieu de la nuit, à travers les écueils d'un archipel encore mal connu et qui a dévoré tant de navires : l'*Emilie*, couverte de voiles, laisse au loin derrière elle une ligne lumineuse sur une mer phosphorescente.

Si on eût interrogé le capitaine Surcouf touchant sa nouvelle destination, il vous eût répondu : *Je vais à la côte de l'Est* (2). En effet, au point du jour, ayant réuni en conseil ses officiers et ses matelots, il fut arrêté d'un commun accord que l'on irait dans le port de Merguy prendre une cargaison de riz. En conséquence de cette détermination, Surcouf fait monter quelques canons qui lui servaient de lest ; le renfort d'équipage qu'il a pris aux Seychelles lui permet au besoin d'attaquer un navire anglais.

L'*Émilie* passe sous le vent des îles Nicobard et se rend sur les brasses du Pégou. Il y prend le *Pingouin*, chargé de bois, le confie au lieutenant Péru et l'expédie à l'Ile-de-France. Un coup de vent pousse Surcouf à l'ouest de la *pointe Négraille*, et l'*Émilie* vogue vers les brasses du Bengale. Le 19 janvier, les vigies annoncent une voile ; Surcouf saute sur le pont et aperçoit, en outre du navire indiqué, deux autres qui le suivaient. Le premier était le brick-pilote le *Cartier*, qui les pilotait en dehors des écueils.

A la vue des bâtiments battant les couleurs de la Grande-Bretagne, il ne balance point entre la crainte des dangers et le désir de secourir promptement ses concitoyens de l'Ile-de-France. La spontanéité du dévoûment égale l'ardeur qui

(1) Petit îlot posé dans la baie de Mahé et qui lui a donné son nom ; par sa position, il rend la rade très-sûre.

(2) Nom donné par les marins aux côtes de Sumatra, Pégou et Merguy.

l'anime, et quoique son navire l'*Émilie* ne soit armé que de quelques canons pour se défendre, il court à l'encontre de ses trois adversaires, et débute dès ce moment par l'attaque et la prise du brick-pilote le *Cartier* et des navires le *Russel* et le *Sambollasse*, chargés de riz.

Le capitaine malouin ayant remarqué que le brick-pilote marchait mieux que l'*Émilie*, qui avait perdu ses qualités de coureur, par suite d'un long séjour à la mer, met son pavillon à bord du *Cartier*, les vingt-deux Français qui restaient après ses prises pourvues, les quatre canons de l'*Émilie;* et Surcouf, avec sa prise ainsi armée, se décide à louvoyer quelques jours encore à l'entrée du grand fleuve.

L'*Émilie*, message de fortune, est dirigée sous le commandement du second capitaine Croizet vers l'Ile-de-France, pour annoncer les prémices de la campagne avantageuse qu'elle a improvisée.

Le 28 janvier 1796, Surcouf, au milieu des ténèbres, accoste et enlève la *Diana*, grand navire portant 12 canons, ayant six mille balles de riz. Dès lors, le sort en est jeté; il préludait, par cette manœuvre hardie, à une des actions les plus éclatantes de nos guerres maritimes.

Surcouf, accompagné de sa prise, faisait route pour l'Ile-de-France, lorsque le lendemain il aperçoit le *Triton*, portant 26 pièces de 12 en batterie, quelques canons sur ses gaillards et 150 hommes d'équipage.

Entraîné par l'ardeur qui le domine, Surcouf gouverne à lui couper le chemin; mais voyant le peu de gens qui restaient à bord du *Cartier*, il mit en travers pour attendre la *Diana*, à laquelle il retira quelques hommes qui élevèrent le nombre des combattants français à 19, lui et le chirurgien compris. A trois milles de distance, Surcouf distingue la formidable batterie et beaucoup d'hommes sur le pont; mais espérant ne trouver que des Lascars, il continue son aire.

A portée de canon, il reconnaît son erreur; tous les marins du *Triton* sont Européens!

Surcouf, resté maître de lui, ordonne aux siens de se cacher et demeure sur le pont avec un officier et quelques Indiens, gens inoffensifs qu'il avait extraits de ses prises. Il arrive à demi-portée de pistolet dans la hanche du vent de l'ennemi, remplace les couleurs britanniques par le pavillon national et aborde le *Triton*. Une lutte inégale mais acharnée, s'engage, de dix-sept hommes contre cent cinquante; quelques Anglais des plus dévoués succombent dans le conflit, ainsi que le capitaine Burnycat et son lieutenant Picket. Surcouf, adroit tireur, ajuste et abat un gabier qui excitait ses compatriotes à se défendre, les informant du petit nombre de leurs adversaires. Enfin l'équipage anglais, après trois quarts-d'heure d'engagement, implore grâce et merci. A ce signe de soumission, Surcouf commande de suite : *Bas le feu.*

Embarrassé de ses nombreux prisonniers, Surcouf les fait passer à bord du *Cartier* et ordonne à celui-ci de pousser au large, laissant les vaincus sous la garde de trois hommes. Lorsque la *Diana* eut atteint son sillage, un nouveau transbordement s'opéra : tous les Anglais passèrent sur ce navire. Le *Cartier* reçut quatre Français, et Surcouf, qui lui avait en outre laissé six Lascars, lui donne rendez-vous à l'Ile-de-France, où le *Triton* jeta l'ancre le 10 mars 1796. Les colons accoururent en foule, sur les quais, admirer l'homme extraordinaire qui avait osé, à 22 ans, une conquête si périlleuse.

Mais à peine est-il arrivé à l'Ile-de-France, où ses prises jettent l'abondance, que le gouvernement du pays, sous le prétexte spécieux que l'*Emilie* n'était munie à son départ que d'un simple *congé de navigation*, confisque, avec la plus noire ingratitude, à son profit, tous les navires capturés par Surcouf, même le *Triton*, superbe trophée dû à sa valeur.

Surcouf, ainsi dépouillé du prix de ses actions d'éclat, se décide à venir en France pour réclamer contre l'acte injuste dont il était victime. Le Directoire exécutif, jaloux de récompenser la bravoure de Surcouf, lui accorde, ainsi qu'à son équipage, *à titre de récompense nationale*, malgré la pénurie du trésor, la somme de 660,000 livres, le tiers du produit de ses prises.

Cette affaire réglée, le jeune capitaine malouin accepte le commandement du corsaire la *Clarisse*, de Nantes, petit brick de 14 canons, et appareille dans le courant de février 1798. Aux approches de l'équateur, il attaqua un grand navire anglais revenant de la traite. Le combat fut sanglant et dura plusieurs heures. L'anglais allait amener, lorsqu'il tira un coup de canon en désespoir de cause, qui brisa le petit mât de hune de la *Clarisse;* la perte de ce mât ralentit son mouvement en couvrant le gaillard d'avant de débris : l'anglais put se sauver.

En doublant la latitude de Rio-Janeiro, il captura un brick d'une grande valeur et le confia au capitaine Dujardin, qui le conduisit à Bourbon. La *Clarisse*, malgré le blocus établi par une croisière anglaise, atteignit heureusement l'Ile-de-France, où sa prise vint la rallier.

Surcouf reprit la mer et se dirigea sur Sumatra, dans l'intention de visiter le port de Sousou, dépendant du royaume d'Achem, où les vaisseaux marchands anglais allaient chercher du poivre. Au moment où la *Clarisse* se présenta sur la rade, deux grands bâtiments armés étaient à y prendre leur chargement; Surcouf alla hardiment les attaquer, et, après une lutte opiniâtre, il s'en rendit maître. Le capitaine malouin résolut de terminer là une croisière que couronnait une action brillante. Il revint aux îles de France et Bourbon avec ses deux prises, et y aborda heureusement dans le courant de juin 1799.

Le 16 août suivant, la *Clarisse*, réespalmée, reprit la mer. Le 27 septembre, on aperçut l'île de Java; le lendemain, le corsaire était ancré près l'île de Cantaye, où Surcouf se décida à renouveler l'eau consommée et le bois de chauffage. Le *raja*, informé de ce qui se passait, accourut à la tête d'une centaine de naturels armés, décidé à tirer vengeance des Européens; mais Surcouf, par sa contenance calme, sut prévenir le massacre dont lui et ses gens étaient menacés. Le *raja* lui fit comprendre qu'il voulait bien lui laisser la vie, mais qu'il eût à déguerpir de suite avec les futailles qu'il avait débarquées.

Le 1er octobre, un navire danois qui n'était pas en règle fut arrêté et expédié à l'Ile-de-France; il le confia au lieutenant Fonroc. Le surlendemain, la *Clarisse* aborde et enlève un bâtiment portugais d'une grande valeur et en donna le commandement à son premier lieutenant Dujardin.

Le corsaire fit voile pour les brasses du Bengale, où il eut à essuyer une chasse des plus obstinées de la frégate anglaise la *Sybille;* il fallut toutes les ressources de la haute intelligence de Surcouf pour échapper à l'ennemi.

Peu de temps après, la *Clarisse* fit rencontre de deux navires américains fortement armés, qui naviguaient de conserve; Surcouf les attaqua avec son intrépidité habituelle. Le plus gros, la *Louisia*, fut abordé et enlevé après une mêlée sanglante. Pendant ce temps, le *Mercury*, qui avait pris part à l'action, fit voiles et put échapper à la *Clarisse*.

Surcouf revint à l'Ile-de-France dans les premiers jours de février 1800; cette dernière croisière avait encore ajouté à sa réputation de brave et excellent marin. Quitte envers les armateurs de Nantes, dont le principal était M. Cossin, le capitaine malouin délaissa la *Clarisse* et accepta le commandement de la *Confiance*, une des merveilles de l'Océan; ce joli bâtiment arrivait de Bordeaux en *aventurier*.

La *Confiance* portait 18 canons; 160 Européens, 25 volontaires du bataillon de Bourbon et quelques nègres domestiques formaient son équipage. Surcouf se rendit sur les brasses du Bengale; dans le trajet, il prit deux navires ennemis et les expédia à l'Ile-de-France. Le 7 octobre, à la pointe du jour, il rencontra le beau vaisseau de la Compagnie, le *Kent*, qui avait, en outre de son équipage, celui de la *Reine;* en sorte que le chiffre des combattants était de 437. Ce vaisseau portait 26 canons de 18 en batterie et 12 pièces de 9 sur ses gaillards.

Surcouf, après avoir harangué son équipage et lui avoir promis une heure de pillage, donna l'ordre que chaque homme se rendît à son poste. La *Confiance* approche l'anglais en faisant différentes évolutions que le capitaine avait arrêtées dans sa pensée, et puis aborde l'ennemi. La résistance est opiniâtre, mais la victoire reste aux Français. Surcouf, maître du *Kent*, transborde ses nombreux prisonniers sur un bâtiment du pays monté par des Arabes, qui était en vue; ensuite, il fait route pour l'Ile-de-France, le corsaire escorte sa superbe capture. Les deux navires mouillèrent sur la rade des Pavillons dans le courant de novembre : ce dernier combat éleva définitivement Robert Surcouf au rang de nos premiers marins. Ce fut aussi, de toutes ses rencontres, celle dont le souvenir vint quelquefois trahir sa modestie dans le cercle de ses amis.

Les consignataires de la *Confiance*, conformément aux instructions qu'ils avaient reçues des armateurs de Bordeaux, se décidèrent à renvoyer ce bâtiment en *aventurier*, avec une cargaison d'une grande valeur; Surcouf en conserva le commandement. Il prit à bord 89 hommes, tout compris. Chemin faisant, il enleva à l'abordage l'*Ebre*, joli trois-mâts portugais, armé de 18 caronades de 12 et monté par 63 hommes d'équipage. Surcouf accepta du capitaine portugais,

pour sa rançon, une traite de 10,000 piastres sur la maison Paul Jorge, de Lisbonne. A cette époque, la mer d'Europe était couverte de croiseurs ennemis, et la *Confiance* eut à esquiver bien des chasses obstinées que lui appuyèrent les frégates anglaises; enfin, après avoir été dans l'obligation de jeter à l'eau les canons et de scier les plats-bords, Surcouf entrait avec la *Confiance*, le 13 avril, à La Rochelle : le capitaine malouin livrait ainsi à sa patrie les dépouilles opimes qu'il avait conquises sur les mers lointaines de l'Asie.

Ses comptes réglés, Robert Surcouf se hâta de se rendre à Saint-Malo; une impulsion secrète l'attirait vers sa ville natale, il voulait épouser Mlle Marie Blaize, celle qui deux ans auparavant avait été sa fiancée, et qu'il n'avait jamais oubliée au milieu des périls qu'il avait bravés. Le mariage se fit à la mairie de Saint-Malo, le 28 mai 1801.

Vers la fin de 1806, après plusieurs années de repos, Surcouf cède au désir impérieux de reprendre la mer; il fait construire un corsaire, indique ses dimensions, fixe à 18 pièces le nombre de ses canons, embarque 192 hommes d'équipage et lui donne le nom de *Revenant;* avec ce corsaire, il doit retourner dans les mers de l'Inde.

Il part de Saint-Malo le 2 mars 1807; près de Madère, le corsaire fait rencontre d'un navire armé de 16 canons de 12, ayant un nombreux équipage, allant à la traite des nègres. Surcouf reçoit sa volée et l'aborde de long en long; après une courte résistance, l'anglais était enlevé. Vu son peu de valeur, le capitaine malouin le rançonna; mais, avant de renvoyer les prisonniers à bord du négrier, il fait jeter les canons à la mer, noyer les poudres et enlever une partie de ses voiles; ces diverses opérations terminées, l'ennemi est relâché et le *Revenant* poursuit sa route vers l'Ile-de-France.

Le retour de Surcouf produisit une bien vive sensation

dans la colonie; le gouverneur et la population le reçurent avec enthousiasme. Le pays manquait de vivres, et la croisière anglaise interceptait toute navigation; personne ne mit en doute qu'il ne ramenât l'abondance; les chambres d'assurances de Calcutta doublèrent la prime qu'elles prenaient avant l'arrivée de Surcouf.

Le *Revenant* appareilla le 3 septembre 1807 et se rendit sur les brasses du Bengale. Là, il captura onze navires chargés de riz, qui tous arrivèrent à bon port et ramenèrent l'abondance dans la colonie. Quant à Surcouf, il jeta l'ancre sur la rade de l'Ile-de-France le 31 janvier 1808.

Surcouf fit reprendre la mer au *Revenant* sous le commandement de son second, Joseph Potier, qui rentra après une courte croisière avec le superbe vaisseau de 64, la *Conceçâo;* ce vaisseau du roi de Portugal allait au Brésil. Il fut capturé au bout d'une heure de combat.

Le gouvernement colonial s'empara du *Revenant*, en fit une corvette de l'État, et puis il vendit au commerce la frégate la *Sémillante*, qui avait besoin de grandes réparations et que le dénûment des arsenaux empêchait de faire. Les habitants chargèrent cette frégate de denrées précieuses dont l'île abondait, lui donnèrent le nom de *Charles* et la confièrent à Surcouf. Cet intrépide et intelligent marin passa avec sa frégate au milieu des flottes anglaises qui couvraient les mers d'Europe et la conduisit heureusement à Saint-Malo, où le *Charles* jeta l'ancre le 4 février 1809.

Surcouf, revenu dans sa ville natale, se livra avec ardeur à des armements en course contre les Anglais qu'il détestait : l'*Auguste*, la *Dorade*, la *Biscayenne*, l'*Édouard*, l'*Espadon*, la *Ville-de-Caen*, l'*Adolphe* et le *Renard*, sillonnèrent les mers d'Europe et portèrent le trouble dans le commerce britannique, en capturant un grand nombre de ses vaisseaux marchands. Plusieurs de ces corsaires se signalèrent par des actions d'éclat.

Surcouf était colonel de la garde nationale de l'arrondissement de Saint-Malo lorsque la paix de 1814 se fit. — Le 1er avril 1815, la France changea de nouveau son drapeau et partout on reconnaissait Napoléon pour souverain. Le colonel Surcouf devint chef de légion, et le général Bigarré, commandant la division militaire, correspondait avec lui sous ce titre. Les événements se succédèrent, Waterloo eut lieu, et Surcouf, après avoir maintenu l'ordre et le bon esprit parmi ses concitoyens, se démit de ses fonctions par un ordre du jour où il rappela, dans ces moments de troubles et d'agitation, les obligations de chacun.

La paix profonde qui régna après tant de secousses politiques le ramena tout entier aux occupations de la vie domestique et lui permit de diriger son génie vers les spéculations du négoce. Il arma dix-neuf navires. Le capitaine Surcouf trouvait un bonheur réel à employer beaucoup de marins et à étendre les relations commerciales de la France.

En 1827, au milieu de ses préoccupations d'armements, une indisposition subite lui donna le pressentiment de sa fin prochaine; tout-à-coup il devint sombre et sa pensée fut captivée, son courage s'en émut. Néanmoins, il se prépara avec résignation à subir cette mort qu'il avait si souvent bravée.

Il se fait porter à Riancourt, sa campagne favorite; là, il consacre ses derniers moments à ses affections de famille et à régler l'avenir de son épouse et celui de ses enfants. Arrivé à ce moment où les forces trahissent l'espérance, il se prépare à mourir, non seulement avec le stoïcisme d'un grand cœur, mais encore avec la résignation d'un chrétien; il accepte les consolations que lui offre un digne prêtre ami de la famille.

A la suite d'un violent accès, on parvient à le coucher; il se calme et un sommeil survient, un mieux apparent donne une fallacieuse espérance! « J'ai bien souffert, dit-il, le feu

était aux étoupes. » Enfin, le 8 juillet, des crises terribles se succèdent, elles achèvent de briser l'enveloppe mortelle, et Robert Surcouf expire! Ses yeux, dans cet instant suprême, restent fixés sur le médecin qui l'assistait, exprimant la résignation et la fermeté qu'il mit à surmonter les dangers de sa vie. Enfin, il reste digne, dans sa mort, de cette belle et honorable carrière qu'il avait si bien remplie.

Surcouf ayant exprimé sa volonté d'être enterré dans le cimetière de sa ville natale, auprès de ses père et mère, on transporta le cercueil à sa maison de Saint-Malo, où il fut exposé quelques heures. De là, le clergé des deux villes l'accompagna à l'église; on lui fit les cérémonies des funérailles dans le temple même où les onctions du baptême lui avaient été octroyées à 55 ans d'intervalle.

Le convoi prit le chemin du cimetière et le cercueil fut descendu dans la fosse. Aussitôt les dernières cérémonies terminées, les honneurs militaires furent rendus. La tombe se referma, et la dernière séparation eut lieu.

La France avait perdu dans Surcouf un guerrier distingué; la marine, un de ses plus braves capitaines, et Saint-Malo, sa ville natale, un illustre enfant. Tandis que les larmes du malheureux proclamaient ses bienfaits, ses concitoyens sentaient vivement la perte qu'ils avaient faite; leurs regrets furent un dernier hommage à l'homme dont les entreprises comme marin avaient étonné le monde entier, et, comme négociant, favorisé toutes les industries de sa patrie, qu'il idolâtrait.

———

FRANÇOIS-THOMAS LE MÊME.

Le Même (François-Thomas) naquit à Saint-Malo le 13 janvier 1764; il était fils de Jacques-Henri Le Même et de demoiselle Gertrude Bodin. Son père était teneur de livres dans l'une des plus considérables maisons de commerce de Saint-Malo, et sa mère dirigeait un grand magasin d'épiceries. Les études de François-Thomas furent dirigées vers la marine, profession à laquelle ses parents l'avaient destiné dès sa plus tendre enfance. A cette époque on le voyait, dans les embarcations du port, s'aventurer sur la mer houleuse de la rade et disputer le prix de la course aux jeunes marins qui croyaient avoir sur lui l'avantage de l'expérience; il revenait fort souvent vainqueur de ces luttes nautiques. Il assistait régulièrement aux leçons des écoles d'hydrographie, et son maître rendait publiquement hommage à son aptitude au travail; la grande facilité avec laquelle il concevait et résolvait les problèmes les plus ardus était remarquable; plus tard, il eut la réputation méritée du meilleur observateur et calculateur de l'Ile-de-France.

A 14 ans, il s'embarqua volontaire sur la *Pouponne*, qui partit de Saint-Malo au commencement de l'année 1778. Le navire portait sa cargaison dans l'un des ports de l'Amérique du Nord; les Américains combattaient pour leur indépendance. A cette époque, la guerre se déclara entre la France et l'Angleterre, et le surprit en cours de voyage; alors il passa à bord de la *Gentille*, bâtiment d'une grande marche, et revint à Brest.

Il partit sur le corsaire le *Prince-de-Montbarrey*. Ce corsaire, après avoir capturé bon nombre de navires anglais,

fut pris, le 28 juin 1779, par une frégate; Le Même suivit l'équipage, et fut jeté dans les prisons.

L'année suivante, ayant été échangé, le volontaire s'embarqua sur les bâtiments du roi le *Lys*, le *Pilote-des-Indes* et la *Petite-Guêpe;* il était à bord de ce dernier navire au Cap-Français, lorsqu'il y apprit le retour de la paix. Le capitaine de la *Marie-Constance* ayant perdu son lieutenant, obtint, pour le remplacer, le jeune Le Même, qui revint au Havre où il débarqua.

Le Même continua à naviguer officier sur les bâtiments du commerce jusqu'au moment où il fut reçu capitaine, le 5 janvier 1790. Quoique breveté, il fit encore un voyage en sous-ordre à Saint-Domingue, à bord du *Mississipi*, de Bordeaux; à son retour, il prit le commandement du joli trois-mâts la *Liberté*, que ses armateurs destinaient pour les Indes-Orientales.

Le 3 septembre 1791, le jeune capitaine appareilla des bouches de la Gironde, et arriva heureusement à l'Ile-de-France; de là, suivant ses instructions, il se rendit à Pondichéry, puis au Bengale, et revint désarmer au Port-Louis.

Il passa ensuite au commandement du petit brick l'*Hirondelle*, et se rendit aux îles de Java et de Sumatra. Après un séjour de dix mois, il vida le détroit de la Sonde en février 1793 et atterrit à l'Ile-de-France au mois de mars; son voyage avait été fort lucratif pour l'armement.

Nous avons suivi le capitaine Le Même pendant ces quinze années d'une navigation non interrompue, navigation durant laquelle il déploya, dans chaque grade, les connaissances d'un marin intelligent et consommé. Désormais, Le Même va se montrer, au milieu des événements qui surgissent, homme de guerre; alors il ne manquera à sa renommée que de n'avoir pu rencontrer des Anglais plutôt que des Hollandais. Il égala son compatriote Surcouf, dont le nom est passé à

la postérité, tandis que le sien serait encore inconnu, même parmi ses compatriotes, si nous n'avions été sur les lieux témoin de ses exploits.

Bientôt on apprit au Port-Louis le terrible événement du 21 janvier 1793, qui jeta l'épouvante aux cœurs des rois et mit la France en guerre contre l'Europe entière.

Le Même, ainsi que les Malouins du temps de Louis XIV, convertit le brick de commerce l'*Hirondelle* en corsaire, au moyen de 12 canons de 4; ce petit bâtiment jaugeait à peine 130 tonneaux. Quatre-vingts marins qui s'embarquèrent, et trente volontaires qu'il alla recruter à Bourbon, composèrent tout son personnel; avec ces faibles moyens, Le Même prend la résolution de porter la guerre sur les côtes de la colonie hollandaise.

Le 16 août 1793, au matin, à l'entrée du détroit de la Sonde, la vigie cria : *Navire!* On avait en vue la corvette-brick hollandaise le *Good-Werwagting*, commandée par le lieutenant Raken; cette corvette, qui se rendait de Padang à Batavia, portait 18 canons de 9. Sa supériorité de forces n'en impose pas aux Français; mais, trop faible pour se mesurer au feu de l'artillerie, Le Même aborde hardiment la corvette, et l'enlève aux cris de : *Vive la République!* Le Même répartit les prisonniers sur les deux navires, forme un équipage à sa prise et la confie à son second, Legars, autre Breton dont l'intrépidité lui est bien connue; sa mission est de seconder le corsaire en toute circonstance.

Le 25 août suivant, à quatre heures de l'après-midi, à 4 lieues ouest de l'île de Cracatoa, et en vue du vaisseau hollandais le *Saint-Laurent*, commodore Masson, l'*Hirondelle*, soutenue par sa prise, attaqua audacieusement le vaisseau de la compagnie le *Williams-Thesied*, percé à 60 bouches à feu et en portant 40. Ce vaisseau était sous les ordres du capitaine John Thomson, et monté par un nombreux équi-

page. Le succès couronna cette étonnante entreprise! Abordé par les deux petits navires à la fois, le *Williams-Thesied* fut conquis après une lutte de quarante minutes. Victoire incompréhensible, qui rappelle les beaux faits des Duguay-Troüin et des Jean-Bart !

L'*Hirondelle*, escortée de ses deux prises, retourna à son port d'armement et y jeta l'ancre à la fin de septembre. Au moment où Le Même débarqua, les habitants le portèrent en triomphe au palais du gouverneur.

Le capitaine malouin remplaça l'*Hirondelle* par le corsaire fin voilier la *Ville-de-Bordeaux*, portant 32 canons et 200 hommes d'équipage; l'intrépide Legars suivit la fortune de son capitaine et obtint le second rang.

Le Même fit route vers Padang, principal établissement des Hollandais à la côte occidentale de Sumatra, où il arriva à la mi-décembre : il entrait dans les projets de ce capitaine de s'emparer de l'établissement batave défendu par une petite forteresse. Le Même effectue un débarquement, la forteresse est enlevée d'assaut, et le comptoir se soumet aux armes du valeureux commandant de la *Ville-de-Bordeaux*. De là, après avoir imposé des conditions équitables, le capitaine malouin se dirige sur le détroit de la Sonde; mais, à son arrivée à sa station, une épidémie affreuse se déclare à bord et décime l'équipage. Le Même, le désespoir dans l'âme, lève sa croisière et fait route pour l'Ile-de-France.

Le 12 février, au crépuscule d'une belle matinée des latitudes sud des vents généraux, les vigies signalèrent un navire restant de l'avant, qui faisait la même route que le corsaire. C'était le vaisseau portugais le *Saint-Sacrement*, portant la plus riche cargaison qui fût sortie du Bengale : il se rendait à Lisbonne. Quoiqu'il eût une nombreuse artillerie et un équipage proportionné à sa force, Le Même n'hésita pas un instant à l'attaquer; un combat à outrance

eut lieu, et les couleurs lusitaniennes s'abaissèrent devant le nouveau pavillon national que la France avait adopté.

Les deux navires furent forcés de se séparer dans une tempête qui survint peu de jours après l'engagement. Le corsaire atteignit, le 25 février 1794, l'Ile-de-France, où sa riche prise l'avait devancé de vingt-quatre heures. Les pertes éprouvées par les Hollandais et les Portugais furent si considérables, que Le Même reçut pour sa part onze cent mille livres tournois.

Pendant les années de guerre qui suivirent, Le Même commanda successivement la frégate l'*Amphitrite* et les corsaires l'*Uni* et la *Clarisse;* le premier de ces navires était une prise de la division de l'amiral Sercey, vendue au commerce par le gouvernement colonial. Après une pénible et inutile croisière sur le banc des Aiguilles, cette vieille frégate, ouvrant de toutes parts, alla se perdre à Bombétoc. Les Français revinrent à l'Ile-de-France sur des caboteurs de la colonie. Le capitaine Le Même, possesseur d'une fortune colossale, délaissa la navigation après sa dernière croisière sur la *Clarisse*, et se fit négociant. Mais, avec tous les dons brillants d'un marin consommé, vif, audacieux, intrépide, plein de feu, de grandeur d'âme et de générosité, il n'avait aucune des qualités qui caractérisent le négociant et le banquier. Né homme de mer, il ne pouvait se plier à un travail assidu de cabinet, ni à se rendre compte de l'état de ses affaires. Confiant à l'excès, franc, loyal, toujours prêt à rendre service, il devint complètement dupe de tous les fripons qui l'entouraient; alors l'immense fortune qu'il avait acquise par ses exploits fut engloutie! En outre des immeubles qu'il possédait, on l'a entendu raconter, dans les épanchements de l'intimité, qu'il avait eu jusqu'à 1,400,000 livres tournois dans ses coffres.

Lorsque la guerre recommença en 1803, Le Même crut

qu'elle lui fournirait l'occasion de réparer ses pertes; en conséquence, il accepta le commandement du trois-mâts la *Fortune*, de 360 tonneaux, qu'on armait en course, et mit en mer.

Après avoir croisé cent quatre-vingt-quatre jours et capturé ou détruit un grand nombre de navires ennemis, Le Même revint à l'Ile-de-France où toutes ses prises, au nombre de huit, étaient entrées sans obstacle. Encouragé par ces nouveaux succès, Le Même fit quelques changements dans le corps de son corsaire, augmenta son artillerie et porta à 200 le chiffre des hommes inscrits au rôle d'équipage.

Le 20 août 1804, la *Fortune*, parfaitement espalmée, appareilla et prit son aire vers le golfe Persique, où elle fit plusieurs prises; l'une d'elles, *The-Fly*, brick-corvette de la Compagnie, portant 16 bouches à feu, chercha, mais en vain, à soutenir l'honneur de son pavillon; après un engagement d'une demi-heure, la corvette amena ses couleurs; elle avait à bord 50,000 piastres pour le compte du gouvernement anglais. La *Fortune* continua de côtoyer les terres du golfe Persique, et d'autres bâtiments ennemis tombèrent en sa possession. Nous ne signalons ces faciles conquêtes que pour montrer le préjudice que leur perte causait au commerce britannique.

Les exploits de Le Même devaient être arrêtés ! L'adversité voulait sans doute compenser tant de glorieux succès maritimes par une cruelle péripétie; funeste événement qui conduisit le capitaine malouin au tombeau en détruisant ses espérances. Cependant le dernier épisode d'une carrière si belle, resté digne de celui qui l'avait accompli, devait le consoler, si la gloire peut consoler du malheur ! Le Même disputa jusqu'au dernier moment aux Anglais une victoire qu'ils ne durent qu'à leur immense supériorité matérielle.

Le 7 novembre, poussé par une brise légère du nord, le corsaire courait sous toutes voiles au O.-N.-O.; Le Même voulait reconnaitre les terres de Guzurat, qui n'étaient pas éloignées. A dix heures, les vigies signalèrent une voile dans l'est; c'était la *Concorde,* frégate de 48 canons, commandée par le capitaine Wood; elle avait eu mission d'aller à la recherche de la *Fortune,* dont la présence avait été dénoncée aux croiseurs de Bombay. Par suite de la réputation que s'était acquise le capitaine malouin, Wood avait jugé nécessaire de renforcer son équipage de soixante hommes d'élite. Après une chasse de plusieurs heures, Le Même est réduit à engager une lutte disproportionnée. Excellent manœuvrier, il comptait déconcerter l'ennemi par une de ces évolutions brillantes qui devaient devancer les prévisions de son adversaire. Il manœuvre habilement, en effet, approche et combat la frégate anglaise avec une intrépidité qui étonne l'ennemi; son but est de l'aborder. Mais, sous le feu de son formidable adversaire, le corsaire se trouve bientôt désemparé, et l'évolution sur laquelle reposait le succès du combat ne peut être achevée. Le Même soutenait avec une admirable résignation ce combat désespéré, parce qu'il croyait que sa réputation et l'honneur du pavillon l'exigeaient; et l'engagement eût duré longtemps encore si les matelots étrangers, qui composaient une partie de son équipage, effrayés par la supériorité des forces anglaises, n'eussent abandonné leurs pièces pour aller se cacher. Les postes ainsi dégarnis, le brave Malouin vit sa dernière chance s'évanouir; à dix heures un quart, il se trouva contraint d'amener, pour la première fois, le pavillon sous lequel il avait toujours si vaillamment combattu. Le capitaine Wood accueillit son prisonnier avec une grande distinction, et la *Concorde* retourna à Bombay. Le corsaire ne put atteindre ce port qu'après plusieurs jours de route, tant il était désemparé.

Un convoi de vaisseaux de la Compagnie anglaise se préparait à partir pour l'Angleterre; Le Même fut embarqué avec plusieurs de ses officiers sur le *Waltherstow*. Le 15 février 1805, lorsque le convoi vida la rade de Bombay, le capitaine Le Même ressentait les premières atteintes de l'affreuse maladie qui devait l'enlever, dans la force de l'âge, à son pays, à sa famille et à ses amis. Le 30 mars, par 30° de latitude sud et 79° de longitude est, il sentit sa fin approcher. Appelant aussitôt près de lui ses intimes d'entre ses compagnons de captivité, il les entretint de sa famille, de deux filles chéries qu'il ne devait plus revoir, de celle surtout qui devint plus tard l'épouse du capitaine de vaisseau Moulac. Il exprima ses regrets de quitter la vie avant d'avoir pu rétablir sa fortune, dans l'intérêt de ses enfants, puis, interrompu par une crise affreuse, il cessa de parler et perdit connaissance. On le crut mort... Il revint cependant à lui, assez de temps pour faire ses adieux à ceux qui l'entouraient, et rendit le dernier soupir avec le courage et la résignation d'un homme de bien.

La France perdit en lui un marin distingué, les Anglais un ennemi redoutable, et Saint-Malo un de ses plus valeureux enfants.

JOSEPH-MARIE POTIER.

Potier (Joseph-Marie) (1), fils de Thomas-Marie, sieur de La Houssaye, écuyer, et de dame Bertranne Surcouf, naquit à Saint-Malo le 5 mai 1768. Comme chez la plupart des enfants malouins, sa vocation pour l'état de marin se manifesta

(1) Descend par sa mère de Robert Surcouf de Maisonneuve.

dès l'âge le plus tendre. Son père, l'ayant embarqué sur un des bâtiments qu'il armait pour la côte de Guinée et les Antilles, il devint promptement officier, et, dès qu'il eut l'âge voulu, il se fit recevoir capitaine, et les lettres lui en furent expédiées le 28 avril 1792. Néanmoins, vu sa jeunesse, il fit encore un voyage, comme second, à la côte d'Afrique et à Saint-Domingue, sur l'*Aimable-Rose*, capitaine de La Coudraie.

A son retour en France, prévoyant les excès de la Révolution, et voulant s'y soustraire, il entra au service de l'Etat comme enseigne de vaisseau, et s'embarqua sur une frégate en armement pour les Antilles, et qui, après quelques mois de station, alla relâcher aux Etats-Unis, où elle désarma. Craignant d'être compris parmi les émigrés et de compromettre ainsi la sûreté de sa famille, il revint en France et fut attaché, jusqu'à la fin de 1795, à l'état-major du port de Brest.

Après l'affaire de Quibéron, on lui donna le commandement d'une compagnie de marins faisant partie d'une colonne qui battait le pays, afin de ramasser les malheureux émigrés échappés au désastre qui suivit le débarquement. En montant dans le grenier d'une ferme isolée, afin de la visiter, il se trouva face à face avec un de ces infortunés proscrits. Aussitôt notre généreux Malouin ne songe qu'à le sauver ; il lui fait signe de se taire. L'émigré comprend sa noble intention, fait un geste de remerciment et retourne se blottir dans un angle que forme la toiture. Potier descend du grenier d'un air désappointé, dit à ses marins qu'il n'a trouvé que de la paille et de la vermine, et donne l'ordre de partir, sous prétexte d'aller visiter une ferme voisine.

Potier, ayant obtenu un congé pendant l'hiver de 1795 à 1796, s'embarqua, comme premier lieutenant, sur le corsaire l'*Heureuse-Nouvelle*, qu'on armait à Brest. Après avoir ama-

riné divers navires ennemis, le corsaire fut capturé par une corvette, à la suite d'un engagement sérieux. Echangé, le premier lieutenant vint à Brest reprendre son service jusqu'au 23 septembre 1800, qu'il fut réformé.

L'année suivante, notre Malouin embarqua comme second sur le trois-mâts le *Courrier-de-l'Ile-de-France*, capitaine Duval, qui lui en confia l'armement, et le chargea, à l'arrivée au port Napoléon, de le conduire à Batavia. Cette mission accomplie avec intelligence et succès, Potier le ramena à l'Ile-de-France, où il reprit son poste de second.

Peu après son arrivée à Lorient, le 29 mars 1803, la guerre se ralluma entre la France et l'Angleterre. Potier, qui venait d'être de nouveau réformé, mais cette fois comme lieutenant de vaisseau, avec une pension de 600 fr., reçut de son cousin Surcouf, le 2 janvier 1804, le commandement du corsaire de 14 canons la *Confiance*, sur lequel il fit plusieurs croisières heureuses. Un jour que, chassé de fort près par une frégate ennemie, il n'avait d'autre ressource, pour l'éviter, que de donner dans une passe, praticable pour la *Confiance*, d'après l'avis de son pilote pratique, il y entra. C'était une passe que jamais bâtiment n'avait osé franchir. La frégate, qui s'attendait à voir le corsaire virer de bord et venir se rendre, suivait sa proie, presque beaupré sur poupe. Mais la *Confiance*, poursuivant son aire, donne entre les écueils, au grand étonnement de l'anglais qui, loin de suivre Potier, vira de bord, afin de contourner les roches. Cette manœuvre hardie sauva le corsaire; avant que l'ennemi eût pu reprendre la chasse, la *Confiance* s'était trop éloignée pour qu'il fût possible de l'empêcher d'atteindre un port de Bretagne (1).

(1) Le capitaine Joseph Potier et Robert Surcouf, son cousin; réunis, ils se tutoyaient, mais dans leur correspondance, ils abandonnaient cette familiarité. Il y avait un an que Potier commandait la *Confiance*; il avait demandé à Sur-

Après quelques jours de relâche à Bréhat, Potier allait remettre en mer, lorsqu'il prit fantaisie à Surcouf d'en faire son second, sur le grand corsaire le *Revenant*, qui devait être, dans l'Inde, le théâtre des exploits des deux Malouins. Beaucoup d'excellents officiers briguaient ce poste; mais Surcouf, qui savait tout ce qu'il devait attendre de Potier, dans le cas surtout où lui-même viendrait à manquer, lui avait, en bon parent, donné la préférence.

Nous ne suivrons pas Potier dans la nouvelle campagne de Surcouf; nous nous bornerons à dire que, déjà parfait capitaine, il ne fut pas moins bon second.

Le 2 avril 1808, à la suite d'une laborieuse et lucrative croisière du *Revenant*, qui avait ramené l'abondance à l'Ile-de-France, menacée d'une affreuse disette, Surcouf se démit de son commandement en faveur de Potier. Par l'activité que le nouveau capitaine imprima aux travaux, le corsaire fut en état de prendre la mer à la fin du mois d'avril. Mais il restait à déterminer le plan de sa croisière, et c'était embarrassant, parce que les Anglais avaient augmenté le nombre de leurs bâtiments de guerre dès qu'ils avaient appris l'arrivée du *Revenant* dans l'Inde. L'indécision durait encore, quand une prise du corsaire l'*Adèle* arriva au mouillage; elle venait de Goa, où le mauvais temps l'avait forcée de relâcher. L'officier qui la commandait, apprenant que la guerre était déclarée entre la France et le Portugal, s'était

couf de le remplacer, éprouvant de violents maux d'estomac; mais Robert ne s'empressait pas d'obtempérer à sa demande. La correspondance prit de l'aigreur; voici ce que ce dernier lui mandait en *post scriptum* : « *Je vous observe que quand vous voudrez être totalement le maître d'un navire, il faudra l'armer pour votre compte. Je vous salue amicalement :* Signé Robert Surcouf.

Potier lui répond : « Je mène votre corsaire demain à Mélus et je me rends avec mes papiers à Paimpol; là, j'attendrai mon remplaçant et lui remettrai toutes les instructions concernant votre corsaire. *Je ne réponds pas à votre post scriptum, je vous en dirai ma pensée de vive voix.* »

hâté de se soustraire au danger d'être pris. Connaissant Surcouf, il l'informa qu'il avait laissé sur la rade de Goa un vaisseau portugais prêt à mettre sous voiles pour Rio-Janeiro et Lisbonne; il savait le jour fixé pour son départ, la route qu'il allait suivre, les points qu'il devait reconnaître. Ce vaisseau, percé à 64 canons, était la *Conceção-de-Santo-Antonio*, commandé par un officier de la marine royale, portant 1,500 tonneaux, dont se composait une riche cargaison protégée par 38 canons et 400 hommes d'équipage. D'après ces renseignements, Surcouf engagea Potier à aller stationner trois semaines sous le cap le plus saillant de la côte Natale, que le vaisseau portugais devait reconnaître.

Le 30 avril, le *Revenant* appareille de l'Ile-de-France, à la recherche de son formidable adversaire. Tant d'audace de la part des Français qui montent le corsaire, en osant attaquer un ennemi aussi disproportionné, eût pu pour d'autres se traduire par une extravagante présomption. Mais, avec un équipage comme le sien, que dirigent d'aussi bons officiers, le succès ne semble pas impossible; du reste, la réussite de l'entreprise témoigne des talents et de la bravoure de ceux qui l'avaient osée.

Le 17 mai, le corsaire arriva au rendez-vous et dut croiser en attendant son antagoniste. Chaque nuit, d'affreux orages, s'élevant des côtes inhospitalières de l'Afrique, vinrent l'assaillir et le mettre en danger. C'était toujours dans ces manœuvres, d'une exécution rapide, que la voix du second capitaine Moulac se faisait entendre. Jamais organe plus noble, jamais commandement plus précis, ne firent résonner un porte-voix. Aussi, ne fallait-il aux hommes qui l'entendaient que quelques minutes pour exécuter la manœuvre ordonnée.

Le matin d'une de ces nuits employées à lutter contre les éléments déchaînés, c'était le 24 mai, un des hommes de

vigie cria : « *Navire!* — Où ? — Au vent à nous, dans la hanche de tribord. »

Le brave Potier, d'un air de contentement et d'intelligence, s'élance vers la hune d'artimon; c'était, suivant un témoin, le renard éventant sa proie. — *M. Moulac, prenez le commandement de la manœuvre!* Tout-à-l'heure, comme un oiseau océanique reposé sur la mer, le corsaire semblait se balancer au milieu des vagues; maintenant il ne bondit plus au choc des flots, il les déchire dédaigneusement et passe au milieu comme une javeline. On approchait l'ennemi rapidement.

A une heure, le navire ennemi prit le plus près, babord amures, soit pour éviter le croiseur, soit pour s'assurer s'il était chassé. Potier fit couvrir son bâtiment de toutes les voiles qu'il pouvait porter, afin de rejoindre le vaisseau portugais.

Les dispositions les mieux entendues pour l'attaque furent prises à bord du corsaire; on distribua des sabres, des pistolets et des haches d'armes aux hommes destinés pour l'abordage : les deux navires s'approchaient toujours. Le français, semblable à David enfant devant le Philistin Goliath, s'avançait avec assurance vers cet autre géant de l'Océan; il avait hâte de se mesurer avec lui. Quel imposant spectacle de crainte et d'admiration pour le spectateur inactif de cette lutte disproportionnée! Comment se fait-il donc qu'une action qui égale les beaux faits des Surcouf, des Malroux, des Le Même, etc., ait été omise dans les fastes de notre marine? Les concitoyens du capitaine Potier l'ont vu descendre dans la tombe, sans qu'il ait porté sur sa poitrine l'étoile de l'honneur.

Cependant les navires s'accostaient de plus en plus; déjà le *Revenant* naviguait dans le large sillage que le vaisseau laissait derrière lui; quelques minutes suffisaient pour mettre

le corsaire sous la poupe de son antagoniste, qui le dominait comme une immense forteresse.

— *Cargue les basses voiles et hisse le pavillon*, commande le chef français; et l'on voit en même temps se dérouler et ondoyer la bannière de Bragance à vergues de pic du vaisseau resté sous ses huniers.

— *Amène pour la France*, cria à ce moment dans son porte-voix le fougueux Malouin.

— *Fogo, fogo, em aquelles cochorros de Franceses*, et quelques coups de canon furent la réponse du commandant portugais et le signal du combat.

— *Feu, feu, sur ces enfants dégénérés du Portugal*, reprend Potier; à ce commandement, neuf coups de caronade partirent et déchirèrent les flancs de la *Conceçáo*.

La lutte, commencée avec enthousiasme, continue avec acharnement. Dans ce combat à outrance, une circonstance vint favoriser l'audace du français et préparer la défaite de la *Conceçáo*. Les rubans de ses mantelets de sabord furent coupés par les boulets et la mitraille; ceux-ci, en tombant, masquèrent la volée des pièces et en paralysèrent l'action. Les Portugais tentèrent maintes fois de les relever, mais toujours en vain; tout homme qui apparaissait en dehors était incontinent atteint par les balles des vigilants volontaires, et force fut à l'ennemi de renoncer à ses tentatives. Les gaillards continuèrent un feu d'autant mieux nourri que leurs canons avaient un personnel double, au moyen des canonniers de la batterie. Les Français avaient, de leur côté, éprouvé des pertes. Potier s'était habilement maintenu dans sa position avantageuse d'où, harcelant son ennemi, il l'avait tout désemparé. Dans cette circonstance, trouvant la résistance trop longue et jugeant le moment opportun, le capitaine français se décide à porter un coup décisif; mais, cette fois, si le portugais y résiste, il l'abordera. — « Canonniers,

ordonne-t-il alors, chargez vos pièces à deux paquets de » mitraille; gabiers, soyez parés à lancer les grenades, et » vous, volontaires, ajustez dans les sabords. » Aussitôt, orientant les voiles qui étaient sur le mât pour conserver sa position dans la hanche de sous-le-vent, le corsaire augmente son aire et se trouve par le travers de son colossal adversaire.

— *Allons, enfants,* s'écrie Potier, *feu partout, et que je voie cette barque percée à jour comme l'écumoire du cuisinier qu'ils viennent de m'occire.* L'ordre est suivi d'un bruit épouvantable d'artillerie, de mousqueterie et de grenades. Une horrible confusion régna à bord de la *Conceçáo*, une sourde détonation s'y était fait entendre, au milieu d'un nuage de fumée et de cris plaintifs; c'était un baril de poudre apprêtée qui sautait, et dont la lueur rougeâtre fait supposer un incendie. Craignant d'être embrasé lui-même, Potier imprime au *Revenant* une action d'inertie et le corsaire se retrouve dans la hanche du portugais.

Cette attaque récente avait produit un effet terrible. Il y avait près d'une heure que le combat durait et l'ennemi, ayant repris à tirer de son gaillard d'avant, l'action recommença avec animosité.

Enfin, quelques minutes après, le commandant portugais, forcé par la nécessité, céda à la valeur française, et l'on vit l'étendard lusitanien s'abaisser de la poupe d'un vaisseau de 64 canons, devant les trois couleurs qui flottaient au bout de vergue de la corne d'un corsaire de Saint-Malo, de 18 canons.

Depuis sept jours, dont chacun n'avait été qu'une suite d'orages et de tempêtes, qui l'avaient, à tout moment, mis en péril de se perdre sur cette côte inhospitalière de l'Afrique, le *Revenant* attendait son formidable antagoniste lorsque, le 24 mai 1808, à la pointe du jour, ce dernier fut signalé. A une heure de l'après-midi seulement, les deux

bâtiments furent assez rapprochés pour que le combat pût commencer. De la hune d'artimon, où il était lui-même en vigie depuis le matin, Potier ordonna d'ouvrir le feu. Suppléant par l'habileté de sa tactique, comme par la vivacité et la précision de son artillerie, à son immense infériorité numérique et matérielle, le capitaine français, après une lutte dont l'espace ne nous permet pas de retracer ici toutes les héroïques péripéties, contraignit le vaisseau portugais à abaisser ses couleurs devant un corsaire de 18 canons!

Un mois après, la prise, confiée au premier lieutenant Fonroc, arrivait à l'Ile-de-France, escortée par le *Revenant*.

Le *Revenant* ayant été expédié, comme *aventurier*, à Saint-Malo, avec une riche cargaison, Potier, en qui le commerce local avait une confiance illimitée, reçut de lui l'offre de commander le navire de 600 tonneaux et 18 canons de 9 livres le *Diamant*, prise anglaise, tombée au pouvoir du corsaire le *Napoléon*, après 72 heures de chasse. Le *Diamant* appareilla vers la mi-octobre, ayant à bord, indépendamment d'un chargement considérable de denrées coloniales dont l'île regorgeait, un grand nombre de colons passagers qui avaient remis à Potier leurs personnes et leurs fortunes. Il faisait voile vers Lorient, son port de retour, lorsque parvenu, dans la soirée du 21 janvier 1809, dans la baie de Quibéron, il y aperçut des vaisseaux à l'ancre. Virant de bord, il prit chasse, et, poursuivi par une frégate, il jeta à la mer sa batterie, ainsi que tout ce qui pouvait alléger le navire et augmenter la vitesse de sa marche. Potier ne s'en tint pas là; il mit à la mer sa chaloupe, à laquelle il fixa un feu destiné à faire croire qu'elle était le navire lui-même, et aussitôt il changea de route. Cette ruse et l'obscurité de la nuit lui ayant permis de se soustraire à la poursuite de la frégate ennemie, il arriva, le 23, au bas de la rivière de Bordeaux, où l'attendaient de nouvelles épreuves. N'osant,

faute de pilote, pénétrer trop avant dans la Gironde, Potier jeta l'ancre parmi les bancs dangereux qui se trouvent à son entrée. Assailli, peu d'heures après, par une furieuse tempête, il lui fallut, pour sauver le *Diamant* d'une perte totale, lui couper ses mâts. Grâce aux secours qu'il reçut le lendemain, il put entrer le 25 à Bordeaux, où les passagers le félicitèrent du sang-froid et de l'habileté qu'il venait de montrer.

De retour à Saint-Malo, Potier se livra à des opérations maritimes. Sa maison de commerce, connue sous la raison *Joseph Potier et Harembert*, arma plusieurs corsaires qui firent un mal infini à la marine marchande de l'Angleterre.

A la paix, Potier ne put résister au besoin de reprendre la mer pour revoir les lieux témoins de ses débuts. Il partit sur l'*Africain*, armé pour la traite, et qui porta des nègres de la côte de Guinée à la Martinique. C'est dans le cours de ce voyage qu'arriva un fait qui prouverait à lui seul le courage et le sang-froid de Potier. L'*Africain* faisait route pour les Antilles. Averti par le cuisinier du bord que le mulâtre Marcellin, depuis longtemps son domestique de confiance, avait fomenté parmi les nègres une révolte qui devait éclater au moment où ce dernier lui couperait le cou en lui faisant la barbe, Potier fait appeler ce domestique : « Marcellin, lui » dit-il de sa voix nasillarde, prépare mes rasoirs; tu vas » me faire la barbe. Dépêche-toi. » Le domestique, pris à l'improviste, obéit; mais sa main tremble. « Elle tremble » bien, ajoute Potier, cette main qui doit me couper le cou! » Allons, de la fermeté. Fais attention, car je veux que tu » continues de me raser! »

Marcellin, voyant que son projet est découvert, se jette aux pieds de son maître et lui demande grâce; il lui avoue que sa mort devait être le signal de la révolte. Potier descend alors dans la cale avec quelques hommes armés, et là

il enchaîne plusieurs nègres qui, aidés par Marcellin, avaient d'avance brisé leurs fers.

Le 25 juillet 1816, l'*Africain* désarma à Saint-Malo. Potier ne fit plus ensuite qu'un seul voyage; ce fut en 1819, sur le *Narcisse*.

Ses amis ne cessaient de lui répéter qu'il méritait la croix de la Légion-d'Honneur, et que c'était sans doute par oubli qu'il ne l'avait pas reçue. Mais Potier ne voulut jamais faire de démarche pour l'obtenir, et refusa même de donner aucun renseignement aux hommes puissants du pays, qui ne connaissaient que fort imparfaitement ses belles actions.

Sa santé, qui s'altérait depuis le commencement de 1830, ne put se rétablir; le 10 novembre, il fut enlevé à sa famille, à ses amis et à ses concitoyens, parmi lesquels sa mémoire est religieusement conservée. En descendant au tombeau, il a laissé une réputation méritée de bravoure et de loyauté : ces deux vertus furent toujours la base de ses actions.

EMMANUEL LEROUX-DESROCHETTES.

Leroux-Desrochettes (Emmanuel-Yves), naquit à Saint-Malo le 6 novembre 1787; son père était M. Yves-Pierre Leroux-Desrochettes, et sa mère dame Caste-Jeanne Labadens. Dès sa plus tendre enfance, on le fit naviguer comme mousse sur des corsaires qui obtinrent quelques succès. La paix de 1801 ayant interrompu ce genre de navigation, le jeune Emmanuel fit un voyage au commerce et rentra heureusement avant la brutale déclaration de guerre de la Grande-Bretagne. Le mousse, qui avait grandi, reprit la na-

vigation aventureuse de corsaire; en l'année 1804, il était enseigne à bord d'un de nos coursiers du port, et en 1806, il était lieutenant sur l'un des corsaires que Surcouf lançait contre les vaisseaux de commerce de l'Angleterre, lorsque ce fameux capitaine résolut d'aller lui-même dans l'Inde. Leroux ayant acquis la réputation d'excellent officier, Robert Surcouf le désigna pour faire partie de son état-major. Le 2 mars 1807, il quittait la France sur le *Revenant*.

Après deux années d'absence et de succès, le jeune lieutenant revint en France à bord du *Charles*, capitaine Robert Surcouf; celui-ci continuait à porter le plus vif intérêt à l'officier dont il avait su apprécier en maintes occasions difficiles le mérite et le courage.

Leroux était capitaine et en mer, lorsqu'un affreux événement vint atteindre sa famille. A la première relâche du corsaire qu'il montait alors, combien fut grande son affliction de voir le deuil dont étaient enveloppés les siens! « Comme les aînés, nous voilà père et mère de famille, dit-il avec spontanéité à sa sœur Emilie, nous élèverons les autres; toutes mes économies y seront consacrées. » La croisière terminée, ce bon frère reposait près de ses proches, lorsque le corsaire le *Renard*, armateur Robert Surcouf, parti de Saint-Malo le 23 août 1813, alla en relâche à l'île de Bas, d'où son capitaine, Aimable Sauveur, demanda impérativement à être remplacé. Robert Surcouf, contrarié de cette demande inattendue, s'adressa à son ci-devant lieutenant du *Revenant*; celui-ci, ne pouvant rien refuser à son ancien capitaine, se rend à l'île de Bas et prend le commandement du côtre le *Renard*, de 70 tonneaux seulement, armé de 10 caronades de 8, de 4 canons de 4, et monté par 60 hommes tout compris.

Le 8 septembre, les vents ayant passé à l'ouest, bon frais, le capitaine Leroux se décida à mettre en mer, afin

d'aller prendre sa station aux points arrêtés avec Surcouf lui-même, station où Leroux devait trouver la mort et l'immortalité (1). En conséquence, il se rendit à bord et mit immédiatement sous voiles, traversa la Manche, et aux premières clartés du jour, les vigies signalèrent *Start-Point*, dans le N.-O., à quatre lieues de distance. Quoique l'on eût atteint les parages des côtes britanniques, la mer restait très-houleuse et fatiguait beaucoup le corsaire dans ses hauts; comme il n'y avait rien en vue, on descendit la batterie à fond de cale et l'on régla les bordées de manière à se maintenir à l'endroit de croisière où l'on était parvenu.

A trois heures de l'après-midi, au moment de virer de bord pour rapporter à terre, l'homme de vigie cria : *navire!* C'était la corvette-goëlette l'*Alphéa*, attachée à l'escadre de Plymouth, qui croisait au large de ce port et en éclairait les abords; elle portait 16 canons de 12 en batterie, 16 pierriers montés, avec un équipage de 80 hommes d'élite. L'*Alphéa* courait sous petites voiles les amures à tribord, on la relevait sous le vent par le bossoir de babord; Leroux, afin de la mieux reconnaître, laissa porter bon plein. A cinq heures, les deux navires n'étaient plus qu'à deux lieues l'un de l'autre. L'installation parfaite de son gréement donna des doutes sur sa mission; mais, aux signaux qu'elle fit, on reconnut un croiseur ennemi.

Leroux vira de bord; la goëlette imita sa manœuvre. Sous le pressentiment de la lutte qu'il devait soutenir, il assembla son équipage : « Nous ne sommes point à la mer, » leur dit-il, pour attaquer les navires de guerre; mais si » le cas échéait d'avoir à nous défendre contre un bâtiment » de notre force, seriez-vous disposés à me seconder? » — « Oui, capitaine, » répondirent par acclamation les vail-

(1) Il est bien étonnant et bien à regretter que la commission, chargée de donner de nouveaux noms à nos rues, ait oublié le nom d'Emmanuel Leroux.

lants hommes qui entouraient le chef faisant appel à leur courage. Rassuré sur leur intention de combattre au besoin, le capitaine Leroux mit le cap au S.-E. 1/4 E., s'étant décidé spontanément à relâcher à Cherbourg, dans la pensée qu'il ne fallait pas rester plus longtemps dans des parages où il allait être signalé à tous les navires de guerre anglais qui y stationnaient. Se fiant à la marche supérieure du *Renard* et à l'obscurité qui dérobait la route qu'il suivait à l'*Alphéa*, il ne garda qu'un quart (1) sur le pont et envoya l'autre se reposer; le côtre naviguait sous la grande voile, son hunier, le grand foc et la trinquette; son artillerie, trop lourde pour son faible échantillon, resta dans la cale.

La sécurité la plus parfaite régnait à bord du corsaire, quand tout-à-coup, à onze heures et demie du soir, la vigie crut apercevoir une voile de l'arrière; l'officier chef du quart prévenu, fit aussitôt avertir le capitaine qui ordonna d'éveiller tout le monde et de faire les préparatifs du combat; il était temps, puisque le navire en vue prenait en ce moment le sillage du corsaire à demi-portée de canon. On monta les caronades de la cale; déjà onze pièces étaient en batterie, lorsqu'à une heure du matin, l'ennemi, qui avait gagné du terrain, commença le combat de ses canons de chasse et de sa mousqueterie. Leroux, voyant plusieurs hommes blessés à ses côtés, et mémoratif de la conduite de Surcouf en semblable occurrence, réunit une dernière fois son équipage, et lui adressa cette courte, mais énergique allocution : « Voilà un navire de guerre au moins aussi fort » que nous, êtes-vous toujours résolus à vous battre pour » éviter les affreux pontons, la honte de l'Angleterre? » — « Plutôt la mort que de nous rendre! » s'écrièrent avec

(1) Les hommes de l'équipage se divisent en deux escouades qui veillent alternativement au salut du bord. On dit : le quart de tribord, le quart de babord.

enthousiasme les marins français. « Alors, que l'on genope » le pavillon national à la tête du mât et que chacun se » rende à son poste, » reprit l'intrépide Leroux. Un agile gabier, Joseph Da Rocha, ceint du drapeau aux trois couleurs, s'élance dans les haubans pour aller exécuter l'ordre de son capitaine, et les cris de *Vive l'Empereur!* qui saluent son ascension, formulent en même temps l'acceptation du duel à mort que l'anglais a provoqué.

La lune venait de se lever pour éclairer de sa pâle lumière la scène de carnage qui se préparait. Le capitaine français, voyant son monde bien *paré* et voulant faire cesser le feu de chasse de l'anglais qui l'incommodait, profite du moment où il lançait au vent, masque son grand hunier et vient du lof; manœuvre subite, qui met l'avant de l'*Alphéa* par son travers; position avantageuse, qui permit à ses canonniers de l'enfiler de leurs pièces chargées à boulet et mitraille, soutenue de toute la mousqueterie. L'ennemi déconcerté s'empresse d'arriver, passe sous le vent du *Renard* et prend place par son embelle à petite portée de pistolet, d'où il riposte de son artillerie. Les canonniers, qui avaient suivi son mouvement, s'étaient précipités aux pièces de tribord, et un combat furieux s'engagea alors entre les deux antagonistes; par l'ardeur que déployaient les marins français à servir les onze pièces du *Renard* contre les seize bouches à feu et les seize pierriers de l'*Alphéa*, les chances se balançaient, malgré la supériorité numérique des canons anglais. Durant l'intervalle des détonations des volées, on entendait à bord de l'anglais : « *Hourra! hourra! tuons ces chiens de Français!* » A ces cris, qui accusaient un peuple de barbares plutôt qu'une nation européenne, les Français répondaient dans leur patriotique dévoûment : *Vive l'Empereur!* et leurs caronades partaient chargées jusqu'à la gueule.

Déjà des pertes sensibles s'étaient fait sentir sur le côtre;

M. Derosse, premier lieutenant, ainsi que les officiers Berthelot et Ramerie (1), se trouvaient hors de combat; près d'eux, plusieurs hommes de l'équipage étaient tombés morts ou blessés; Dasilva, second maître de manœuvre, et Julien Lemarchand, comptaient parmi les premiers; Dacunha, François Helbert, De Souza, Lebail et Oliveira, étaient du nombre des seconds. Leroux, voyant qu'en dépit des efforts inouïs de son monde, il n'avait obtenu aucun avantage sur l'ennemi par la grande disproportion de son artillerie à la sienne, commande l'abordage; aussitôt le *Renard* lance sur tribord et joint l'*Alphéa*, peu éloignée de son avant; les grappins jetés sur son bord s'y accrochent et lient étroitement les deux navires l'un à l'autre. Le courageux Calipet, second capitaine du corsaire, se précipite à la tête des hommes destinés pour l'abordage sur l'avant de la corvette, et là s'engage une lutte corps à corps, affreuse boucherie, où sans nulle pitié les combattants s'entr'égorgent. Auguste Gauthier et Jean Lebell, tous deux volontaires, combattent courageusement et perdent la vie; Oliveira, Roderick et Logan, matelots, ainsi que le vaillant maître charpentier Abbey, reçoivent de graves blessures. Cependant les Anglais, plus nombreux, à l'aide de longues piques estropées qu'ils lançaient d'un côté à l'autre du gaillard, forcèrent les Français à la retraite; de leurs bords respectifs, les deux équipages recommencèrent à se sabrer debout sur les bastingages, et, dans leur haine, chaque homme se jetait sur son adversaire pour lui arracher les armes des mains. Les Anglais, qui avaient cru à une victoire facile, se démoralisent par la résistance qu'on leur oppose; dans la fureur qu'elle leur inspire, ils lancent à la tête des marins du *Renard* des boulets froids, espérant les assommer plus vite, et lorsqu'ils ne

(1) Louis Duval-Ramerie, lieutenant et capitaine d'armes, avait eu la jambe coupée; il mourut de cette blessure.

trouvent pas de projectiles à leur portée, les sabres et les pistolets volent en l'air et tombent à bord du corsaire. Le conflit est si animé, que les morts et les blessés restent entassés pêle-mêle sur le gaillard, sans qu'on songe à porter des secours à ces derniers, qui du reste ne les réclament pas.

Cette action meurtrière était loin de se ralentir, puisqu'il fallait, pour la terminer, l'anéantissement d'un des deux adversaires. Calipet, en encourageant les siens, est frappé à mort, un biscaïen lui a traversé la poitrine; mais il est dignement remplacé par le second lieutenant Herbert (1), accouru au poste qu'il occupait. Quoique les deux navires se fussent abordés, les batteries n'avaient pas cessé leur feu, qui était devenu d'autant plus meurtrier qu'elles tiraient à brûle-pourpoint, la volée de chacune des pièces s'engageant au roulis dans le sabord opposé; le pont du *Renard* se trouva souvent couvert de matières enflammables qui éclairaient de leur lugubre clarté le sanglant tableau qu'il offrait. Pierre Denis, novice, a les pieds brûlés; à ses côtés, l'Américain Georges Cook perd les deux jambes et ne profère aucune plainte; près d'eux, Bragaja et le courageux volontaire Pierre Menou tombent percés de balles.

Le sang inonde le tillac du corsaire, il le rend si glissant qu'on ne peut plus se tenir que pieds nus; alors l'exaspération est à son comble! — « *Plus de refouloirs*, s'écrient nos canonniers, *chargeons à bras, nous irons plus vite.* » — Les pièces, échauffées, roussissent la peau de leurs bras qui se dépouillent; rien ne les arrête, ils ne s'en aperçoivent pas; le feu de l'ennemi leur brûle la figure, ils ne sentent rien : la mort seule peut arrêter leur courage! A la vue de deux pièces démontées, le nouveau second, M. Herbert, fait demander des grenades et les jette, assisté de plusieurs ma-

(1) M. Herbert, père d'une nombreuse famille, vient de cesser la navigation, où il commandait des vaisseaux marchands.

rins, à bord de l'ennemi; elles tombent dans toutes les directions, éclatent et y mettent le désordre; des cris confus, qui partent de l'*Alphéa*, se distinguent fort bien au milieu du canon et de la mousqueterie, et on remarque même que la voix sonore du capitaine avait cessé de se faire entendre. Joseph Da Rocha, ce brave qui avait genopé le pavillon, monté par ordre une seconde fois sur les barres de hune, rapporte que deux fanaux, placés de chaque côté du grand panneau, éclairaient les nombreux blessés qu'on envoyait dans la cale; le malheureux, en descendant du mât pour revenir à sa caronade, reçoit trois coups de lance dont il meurt quelques jours après.

Cependant, malgré ce commencement de succès, Leroux reconnaissait avec douleur l'impossibilité de pénétrer à bord de l'ennemi, d'après les pertes qu'il avait essuyées lui-même pour y parvenir. Tout-à-coup les bosses des grappins cramponnés contre la corvette se rompent, et aussitôt les navires se séparent l'un de l'autre. Mais là ne devait point encore finir cette action si belle pour notre pavillon et dont l'histoire offre peu d'exemples; on reprit donc la canonnade des deux côtés, et à bord du *Renard*, trois pièces seulement purent être servies activement. Quoiqu'au vent eût succédé un calme plat, la mer était restée houleuse et maîtrisait par son impulsion les deux bâtiments qui ne gouvernaient plus. Une lame monstrueuse vint dans son renflement déposer la corvette sur l'avant du corsaire, qui ne pouvait pas manœuvrer, ayant ses manœuvres courantes, ses voiles et ses bas funins hachés en morceaux. L'*Alphéa* profite de la position heureuse que le hasard lui a procurée, et enfile à son tour par ses bordées le *Renard*, de l'avant à l'arrière, lui brise son beaupré et renverse une partie des hommes qui restaient sur le gaillard d'avant; parmi eux, on remarquait : Roger, maître d'équipage, Orial, Christophe, Rion et Pierre

Thomas, mousse qui rivalisait de courage avec les plus dévoués. Les braves du corsaire acceptent avec stoïcisme l'affreuse situation où ils se trouvent, ils tombaient sous les coups d'un ennemi implacable sans pouvoir se venger, puisque leurs canons ne pouvaient plus découvrir la corvette; mais ce moment critique fut heureusement de courte durée, il fit ressortir tout ce qu'il y avait d'héroïsme dans leur résolution de vaincre ou de périr. Une vague nouvelle qui se brisa sur les lofs du *Renard* vint à son aide, en le faisant abattre sur babord, et l'*Alphéa* fut placée de nouveau par son travers à demi-portée de pistolet. Nos intrépides canonniers, animés du désir de venger leurs frères gisant près de leurs pièces, recommencèrent à tirer. Dans cet instant, Louis Chardel, volontaire, reçoit dans le bras gauche une balle; il l'arrache des chairs, en charge son fusil et tue un Anglais. Quelques minutes après, une nouvelle balle lui fracasse le bras droit et le renverse. Joseph Glare a l'épaule si fortement contusionnée, que son bras est frappé d'inertie, mais l'entraînement est si grand que, malgré une vive douleur, il reste à son poste et se bat avec l'autre. Un sang bien précieux devait encore venir se mêler à celui des braves marins du *Renard*, et leur faire acheter plus chèrement le prix de sa victoire. Leroux, le valeureux Leroux, tombe mortellement blessé par un boulet ennemi qui lui coupe le bras droit à l'articulation de l'épaule. Un cri de désespoir s'échappe de toutes les poitrines; Leroux l'entend, il réunit ses forces pour prononcer ces mots : « *Courage, mes amis, l'ennemi va se rendre!* » Le lieutenant Herbert, qui comprend le malheur survenu, accourt sur le gaillard d'arrière prendre le commandement qui lui revenait, et continue avec honneur une lutte opiniâtre qui durait toujours. Aussitôt le feu redouble, nos canonniers, désespérés de la perte qu'ils venaient de faire, ne mettent plus d'interruption dans le service des trois

caronades de tribord, et une pluie de fer couvre l'ennemi; il s'en trouve écrasé, ralentit son feu, et bientôt il ne riposte plus que faiblement au nôtre.

La valeur du chef s'était transmise jusqu'aux plus jeunes défenseurs du *Renard*. Thomas Pelletier, à peine adolescent, perd le bras gauche en servant une pièce près de son capitaine qu'il devait suivre au tombeau; Pierre Monnier, du même âge, prend la place dangereuse de son camarade, et y reçoit une grave blessure.

Si les Anglais se trouvaient réduits à la dernière extrémité, du côté des Français, les canonniers brûlés de la tête aux pieds tombaient de fatigue malgré toute leur énergie; il ne restait à peine que ce qu'il fallait pour armer deux pièces; quant à la mousqueterie, elle avait cessé depuis longtemps, et les coups de canon tirés de part et d'autre, à de longs intervalles, annonçaient qu'on reprenait haleine. Le pavillon de l'anglais tomba de sa vergue de pic, on crut qu'il avait amené. Ce fut un moment d'enthousiasme pour les Français, qui crièrent : *Vive l'Empereur!* On reconnut bientôt qu'on s'était trompé, la drisse du pic seule avait été coupée et les couleurs de la Grande-Bretagne reparurent sur la poupe de l'*Alphéa* pour être incessamment ensevelies sous ses ruines!

Afin d'assurer leur drapeau, les Anglais recommencèrent à canonner le corsaire, qui leur riposte avec vivacité; les Français étaient décidés à en finir pour une dernière fois. Cette réaction nous prive encore de quelques combattants; les plus grièvement atteints sont le chef de pièce Borgstrom, le canonnier Martin et le matelot Brûlon, auquel un boulet enlève un bras; mais cette reprise de combat n'est qu'éphémère de la part de l'ennemi, ses coups deviennent de plus en plus rares, tandis que les nôtres se succèdent avec rapidité sous l'énergique volonté des canonniers. Enfin, après deux heures et demie d'engagement, deux coups de caro-

nade partent à la fois contre la corvette, une flamme vive apparaît s'élevant de ses panneaux et une détonation épouvantable se fait entendre : c'était l'anéantissement de l'*Alphéa !*... L'explosion remplit l'air de matières enflammées qui tombent près du corsaire triomphant sans l'atteindre, quoique la mer, tout autour de lui, soit couverte de débris, dont plusieurs brûlent à sa surface. Le profond et imposant silence qui succéda dans cette péripétie au roulement de l'artillerie, permit aux Français d'ouïr quelques sons plaintifs que poussaient des malheureux accrochés aux morceaux de bois flottants et qui ne semblaient pas éloignés. Il était à cet instant trois heures et demie du matin, la lune s'était voilée, l'obscurité avait augmenté sous un ciel brumeux, et les deux embarcations du *Renard* se trouvaient pulvérisées; tout contribuait à mettre les gens du corsaire dans l'impossibilité de porter secours aux naufragés. Les Français les encourageaient à s'approcher du bord en leur disant qu'ils feraient ce qui dépendrait d'eux pour les secourir, car ces hommes généreux ne regardaient plus comme ennemis leurs adversaires vaincus; à cela, ces pauvres infortunés leur répondirent qu'ils étaient brisés et qu'ils n'y voyaient plus... On observait bien parfois du corsaire les reflets du clapotis de quelques petites lames qu'ils formaient en voulant s'avancer, mais au moment d'accoster les flancs du côtre, ces reflets s'éteignaient. Les Français appelèrent encore : ce fut en vain, tout resta silencieux, et il leur fallut malgré eux renoncer au bonheur de sauver un seul de leurs ennemis.

M. Herbert, qui remplaçait le capitaine Leroux étendu sans connaissance sur un matelas, s'occupa de porter aux blessés des secours, que réclamait d'une manière si pressante le triste état où ils étaient abandonnés; ensuite il fit jeter les morts à la mer. Il était secondé avec zèle par l'enseigne Lavergne, le chirurgien Hinnel et par six marins, les

seuls qui restassent valides, en ce premier instant, des soixante hommes qui figuraient sur le rôle d'équipage; tous les autres, excepté l'infirmier Jean Yves et deux enfants, Jean-Baptiste Leroy et Robberechts, employés au passage des poudres, avaient été tués, blessés ou brûlés. Nos annales maritimes relatent peu de combats plus glorieux et plus acharnés.

Au retour de l'aube matinale, le corsaire, qui avait dérivé sous l'impulsion du vent fraîchissant à mesure que le soleil approchait l'horizon, s'était éloigné du champ de bataille, en sorte que rien sur les eaux ne vint rappeler l'affreuse catastrophe de l'*Alphéa*. La journée du 10 fut employée à réparer le gréement et à visiter les dehors du corsaire, où plus de deux cents trous de boulets furent comptés dans le seul côté de tribord; on les boucha avec des tapes faites de tronçons d'avirons de galères. A cinq heures du soir, le *Renard* put faire route, les vents étaient passés au S.-S.-O. bonne brise; le capitaine Leroux, auquel la connaissance était revenue après avoir perdu beaucoup de sang, voulut, de son lit de mort, encore contribuer au salut du corsaire; s'étant fait rendre compte du chemin parcouru pendant la journée, il donna la route au S.-E. pour la nuit. A la naissance du crépuscule, le côtre passa à contre-bord d'un brick de guerre qui le laissa continuer son aire sans s'informer de sa nationalité; lorsque le jour fut fait, on eut connaissance de Guernesey à petite distance. Le *Renard* en passa au nord, tandis qu'une frégate reposait paisiblement à l'ancre en rade de Saint-Pierre, chef-lieu de l'ile, sur la côte S.-E. Ensuite il rangea de si près Aurigny, qu'il fut hélé du fort; pour réponse, M. Herbert hissa le yacht anglais à la tête du mât, où, trente heures auparavant, le pavillon tricolore victorieux se trouvait arboré. Peu de temps après, le corsaire louvoyait sur la rade de la Grande-Anse, à la côte de Normandie.

On mit le pavillon en berne, et un pilote se rendit à bord. M. Herbert lui demanda à être conduit à Cherbourg, afin que les blessés pussent recevoir des secours plus prompts et beaucoup mieux entendus que dans l'endroit de la côte où l'on avait atterri; mais ce pratique ayant déclaré que la marée ne le permettait pas, il fallut y renoncer. Le *Renard* se trouva par là contraint de jeter l'ancre au port de Diélette. Dans un instant, un grand nombre de bateaux du pays vinrent l'entourer; la douane, ordinairement si gênante, oublia, en faveur des malheureux qu'il renfermait, les rigoureuses obligations de son service pour concourir à leur soulagement. Les pêcheurs et les autres habitants de cette localité rivalisèrent de générosité envers les marins du *Renard;* chacune de leurs maisons fut offerte pour servir d'asile aux glorieuses victimes qu'on allait débarquer. M. Herbert ayant envoyé par précaution M. Lavergne à terre, celui-ci fit tout disposer à l'avance; immédiatement après son retour, le transbordement des blessés sur les embarcations s'opéra avec le plus grand ordre; ils étaient encore au nombre de trente-un. Le capitaine Leroux avait demandé comme faveur de ne quitter le bord que le dernier, mais comme une chambre avait été retenue pour lui séparément, et que la gravité de sa blessure exigeait sans retard une situation meilleure, son successeur ne crut pas devoir obtempérer à sa généreuse intention, il partit donc un des premiers pour Diélette. Un exprès fut envoyé en toute hâte à Cherbourg, vers M. le commissaire principal de la marine, pour l'informer de la détresse du corsaire et de l'état pitoyable de son équipage, dont les blessés, depuis deux jours, n'avaient reçu qu'un premier pansement.

Aussitôt son installation terminée, le capitaine Leroux, malgré les souffrances inouïes qu'il ressentait de sa plaie que les vers rongeaient déjà, appela au chevet de son lit le lieu-

tenant Herbert, pour lui dicter le rapport succinct de son mémorable combat, qu'il adressait à M. le préfet maritime de Cherbourg, rapport qui se trouve consigné dans les colonnes du *Moniteur*.

Mme la duchesse de Flamanville, dont la résidence se trouvait aux environs, devança l'administration dans l'envoi des objets de première nécessité qui manquaient aux malades : aussi sa mémoire est restée bien chère aux Malouins, pour les secours de tous genres et les attentions empressées qu'elle ne cessa de prodiguer aux malheureux blessés du *Renard* pendant leur séjour à Diélette.

Le nouveau capitaine Herbert fit réparer le côtre; dès le 22 septembre, il appareilla pour Saint-Malo, où il jeta l'ancre le lendemain, dans l'après-midi. A peine les sémaphores eurent-ils, par leurs signaux, annoncé son approche, que la population entière courut sur les remparts saluer, avec un sentiment d'orgueil national, l'héroïque bâtiment qui avait si noblement soutenu la réputation de bravoure des corsaires malouins; mais, à la vue du pavillon amené à mi-mât en signal de deuil, les concitoyens du valeureux Emmanuel Leroux-Desrochettes comprirent, sous l'émotion d'une bien vive douleur, qu'il avait succombé à ses cruelles blessures, et qu'il leur restait à tresser des branches de cyprès autour de la couronne civique qu'ils lui avaient destinée.

M. Herbert reçut la croix d'honneur qu'il avait méritée par sa belle conduite. Quant aux autres marins qui ramenèrent le côtre, ainsi que les malheureux blessés déposés sur la plage normande, qui l'avaient si vaillamment défendu, ils furent tous délaissés sans nulle récompense ! La famille du capitaine Leroux elle-même n'obtint pas la plus mince pension, quoiqu'elle l'eût réclamée; et à défaut de l'obole jetée dans le casque du guerrier, aucun mot de bienveillance ne lui parvint de la part d'un ministre égoïste et oublieux (1).

(1) Le ministre Décrès.

AUGUSTE BERNARD-DUHAUTCILLY.

Bernard-Duhautcilly (Auguste) naquit à Saint-Malo le 26 mars 1790. Comme ses autres frères, il fut destiné à embrasser la carrière de la marine, et, le 25 février 1807, il embarqua en qualité de volontaire sur le corsaire le *Revenant*, commandé par le célèbre capitaine Surcouf, qui se rendait à l'Ile-de-France. Dans divers engagements qui eurent lieu durant cette première campagne, il manifesta une bravoure dont Surcouf se plaisait à raconter les traits intéressants. Surcouf ayant fait une seconde campagne dans le golfe du Bengale, quitta le *Revenant* et le confia à son second capitaine, Joseph Potier. Cette dernière croisière fut signalée par la prise du vaisseau portugais de 64, la *Conceção*. Le jeune Duhautcilly se distingua par sa bravoure et mérita des éloges du capitaine Potier.

Il embarqua en 1808 à bord du *Jeune-Henry*, capitaine Perrot; il était enseigne. Le corsaire se trouva sur la rade d'Aden, où il lui fallut soutenir un combat acharné contre des navires arabes; Auguste fit preuve d'un sang-froid admirable. Perrot se retira avec honneur de cette rencontre et captura un de ces navires ennemis.

En 1809, il entreprit en qualité de lieutenant un voyage à Batavia, sur la *Vénus*, navire aventurier, capitaine Lavaux. Au retour et au moment d'atteindre le mouillage, ce navire fut pris par les embarcations de la frégate anglaise *Boadicéa*, qui bloquait la colonie française. Promptement échangé avec ses compagnons, il se rembarqua second capitaine sur le navire l'*Hirondelle*; mais, là encore, la fatalité le fit tomber au milieu d'une division anglaise qui stationnait autour de l'île Bourbon, récemment conquise par les ennemis. Sa cap-

tivité fut de courte durée, et on le rendit au gouvernement de l'Ile-de-France.

Le général Decaën l'admit aspirant de deuxième classe et l'envoya en cette qualité sous les ordres du capitaine Ripaud de Montaudevert, capitaine d'une flûte impériale qui s'était réfugiée à Mahébourg, dans le Grand-Port.

Dans la nuit du 14 au 15 août 1810, les frégates ennemies ayant surpris les quelques militaires qui tenaient garnison sur l'île la Passe, s'emparèrent du fort et devinrent les maîtres de la vaste baie dont il défendait l'entrée. Une des frégates vint mouiller en dedans et à l'abri de la forteresse. Une fois possesseurs de l'entrée, les Anglais envoyaient chaque jour cent hommes armés inquiéter nos établissements, sans défense dans cette partie de l'île; les marins de la flûte furent armés et rejoints par des détachements des frégates ancrées au port Napoléon, auxquels s'étaient réunis quelques habitants. Duhautcilly eut occasion de se distinguer dans plusieurs rencontres.

La division du commandant Duperré força la passe et jeta l'ancre devant Mahébourg. L'aspirant Duhautcilly reçut plusieurs missions du général Decaën, qui vint établir son quartier-général en présence du champ de bataille; il s'en acquitta toujours avec intelligence et bravoure.

Le capitaine Ripaud de Montaudevert ayant été obligé de couler sa flûte, l'état-major et l'équipage furent répartis, après le mémorable combat du Grand-Port, sur les bâtiments de la division. Duhautcilly embarqua sur la frégate conquise la *Néréide*, commandée par le second de la *Minerve*, M. Roussin.

Les frégates victorieuses et leurs prises étaient rentrées au port Napoléon, travaillant à réparer leurs avaries, lorsque les premier jours de décembre l'armée navale anglaise et un formidable convoi furent signalés : on forma une ligne d'em-

bossage des frégates françaises, et les officiers et les marins non employés à bord, formèrent des compagnies de débarquement pour s'opposer aux 28,000 hommes que les Anglais envoyaient contre la colonie.

Le général Decaën capitula et notre aspirant s'embarqua, le 11 décembre 1810, sur le parlementaire *Lord-Castlereagh*, qui ramenait le chef de division Duperré et un de ses frères, officier du commandant.

En 1812, le 2 novembre, il fut embarqué sur la frégate l'*Aréthuse*, capitaine Pierre Bouvet; cet officier avait pour conserve et sous ses ordres la frégate le *Rubis*, capitaine Ollivier. La petite division appareilla des bouches de la Loire, le 26 novembre, pour une croisière dans l'Océan. Elle relâcha aux îles Delos, sur la côte d'Afrique, afin de se ravitailler. Après avoir fait quelques prises, les frégates furent assaillies par un coup de vent terrible, qui occasionna la rupture de leurs câbles et les poussa sur les écueils dont la côte est parsemée. Le *Rubis* se perdit. Grâce à l'habileté de la manœuvre du capitaine Bouvet, l'*Aréthuse* en fut quitte pour avoir son gouvernail démonté et la frégate put reprendre la pleine mer.

La frégate anglaise l'*Amelia*, capitaine d'Herby, se trouvait mouillée en terre d'un groupe d'îles qui la cachait à la division française; tout le temps que les deux frégates restèrent dans les parages, elle se donna garde de se montrer. Mais aussitôt qu'elle eut connaissance de l'événement survenu à nos frégates, elle appareilla pour venir s'emparer des équipages des frégates. Au moment où elle sortait de sa retraite, l'*Aréthuse* achevait de remonter son gouvernail. Le brave capitaine Bouvet, loin de l'attendre, fit voile pour la rejoindre et à engager un combat meurtrier, car l'équipage de cette frégate était renforcé de l'équipage d'un brick de

guerre de 20 canons que l'*Aréthuse* avait contraint de s'échouer et de se brûler.

Bouvet fut victorieux et d'Herby profita de la supériorité de marche de sa frégate pour se soustraire à l'*Aréthuse*. M. Duhautcilly a donné une description brillante de ce combat dans le journal *la Vigie* de 1839.

Rentrée à Saint-Malo, la frégate l'*Aréthuse* passa sous le commandement du chef de division Le Bozec, et, réunie à la frégate l'*Illirienne*, capitaine Dubuisson, entreprit une nouvelle croisière, durant laquelle elles apprirent le traité de paix. Alors, elles firent leur retour à Brest. Ici finit la carrière militaire de l'aspirant de 1re classe Auguste Duhautcilly. Il apprit avec regret que, présenté par son ancien chef pour obtenir la croix de la Légion-d'Honneur, le ministre Décrès n'avait pas voulu récompenser la valeur déployée par les aspirants de l'*Aréthuse*.

Retiré par sa propre volonté du service, il commanda successivement plusieurs bâtiments du commerce et alla dans toutes les parties du monde montrer le pavillon de la France. Enfin, en 1826, il commanda le *Héros*, destiné à une navigation de circonvallation. Durant ce périlleux voyage, le capitaine Duhautcilly prit rang parmi les célèbres navigateurs qui firent le tour du monde. Il a décrit ses découvertes dans un ouvrage en deux volumes qui eut une grande vogue et est souvent cité par nos savants.

Sa santé ayant considérablement souffert, il quitta tout-à-fait la carrière maritime et rentra dans la vie civile.

Il se fixa à Saint-Servan, où l'estime de ses concitoyens le porta bientôt à prendre part à l'administration municipale. Sa grande expérience des affaires, son aptitude au travail et un zèle soutenu par un dévoûment sans limites pour les intérêts de sa cité d'adoption, le fit accepter les fonctions de maire de cette ville, laquelle lui fut redevable

d'une foule d'améliorations qui lui acquirent l'estime de ses administrés. Cependant, cédant à des susceptibilités fort honorables, après plusieurs années de ses fonctions de premier magistrat, il crut devoir les résigner, en conservant jusqu'à sa mort la place de conseiller municipal. Enfin, regretté et honoré de ses concitoyens, il rendit le dernier soupir le 26 octobre 1849.

En 1830, le gouvernement de juillet répara l'injustice que lui avait faite le ministre Décrès : M. Duhautcilly reçut la croix qu'il avait si bien méritée.

PIERRE-HENRI GAUTTIER-DUPARC.

Pierre-Henri Gauttier-Duparc naquit à Saint-Malo, le 16 août 1772, de Pierre Gauttier-Duparc, négociant, et de Marie Loison La Rondinière. Après avoir reçu une instruction conforme à son génie et plus étendue que celle de la plupart des jeunes gens qui se destinent à l'état de marin, Pierre-Henri fut embarqué, à l'âge de 16 ans, volontaire à bord de la *Duchesse-de-Polignac*, allant à la côte d'Angole. Les vaisseaux marchands qui faisaient les voyages de la côte d'Afrique revenaient par les colonies occidentales, où ils déposaient leurs cargaisons : aussi ce ne fut qu'au bout de dix-neuf mois que la *Duchesse-de-Polignac* revint à Saint-Malo.

Reçu aspirant au concours, le 19 juin 1792, il fut embarqué sur le vaisseau l'*Entreprenant*, d'où il passa à bord du vaisseau le *Patriote*, capitaine Landais, de Saint-Malo; il fit avec ce capitaine la campagne de la Méditerranée, et prit part aux attaques d'Oneille et de Cagliari.

Il débarqua et passa sur la corvette le *Rhône*; ayant été

promu enseigne de vaisseau, il embarqua à bord de la *Seine*, frégate-amirale de Villaret-Joyeuse. — Le 26 mai 1794, la rade de Brest offrait le spectacle le plus brillant et le plus animé; à onze heures, le soleil du printemps était dans tout son éclat, le ciel de mai dans toute sa limpidité; les vaisseaux, affranchis de leurs affourches, se balançaient sur une seule ancre.

Une détonation se fit entendre du trois-ponts la *Montagne*, et la *Seine* répéta aussitôt les signaux qui étaient à la tête des mâts du vaisseau-amiral. Toute l'escadre s'ébranla à la fois, et ses vaisseaux et ses frégates glissèrent au milieu des acclamations de la foule et du *vivat* des matelots : l'escadre franchit le goulet. Prieur (de la Marne), qui avait accompagné Jean-Bon Saint-André, prit congé de son collègue et de l'amiral ; mais, en quittant le vaisseau, il s'adressa aux matelots : « Mes amis, leur dit-il, revenez bientôt vainqueurs » des Anglais; » les cris de *Vive la France! vive la République!* lui répondirent.

Conformément aux ordres transmis par le comité révolutionnaire, l'escadre se dirigea sur les îles Corvo et Flores; c'était dans leur mer que Villaret devait exercer ses vaisseaux aux grandes évolutions de batailles navales. Cette navigation fut favorisée par le vent et la mer, et n'eut d'autres épisodes que des prises nombreuses faites par les frégates. Le 28 mai (9 prairial), vers dix heures du matin, on découvrit l'escadre anglaise. Après plusieurs jours d'évolutions, le 13 prairial, la flotte anglaise, forte de trente-cinq vaisseaux, formée en ligne oblique et couverte de toile, s'avança vers nos vingt-six vaisseaux formés en ligne de bataille; la confiance était telle parmi les Français, que rien sur nos vaisseaux n'eût pu faire croire qu'on soupçonnât quelque supériorité à l'ennemi.

Dès le premier choc, le combat fut terrible; la *Seine*, fi-

dèle à son poste, se tenait à portée de son amiral, dont les 120 canons répondaient à ceux du vaisseau de l'amiral Howe, la *Reine-Charlotte*. Une fausse manœuvre du *Jacobin*, capitaine Gassin, ayant laissé un vide derrière la *Montagne*, lord Howe força de voiles et s'y jeta avec la *Reine-Charlotte*, suivie de plusieurs de ses vaisseaux. Villaret-Joyeuse, enveloppé par six navires ennemis, la moitié à trois-ponts, se défend avec un courage inouï : son canon révèle seul à l'armée son existence. Cependant, un heureux coup de canon tiré des gaillards de la *Montagne*, dont le boulet alla frapper sur le gaillard d'arrière de la *Reine-Charlotte*, fut décisif pour l'amiral anglais, lequel, déployant ses voiles, fit signal à sa division de le suivre; il s'éloigna de ce champ de bataille, dont les lames, rougies par le sang, ne ballottaient que des cadavres et des débris. Tel fut un des épisodes de cette bataille, dans laquelle vingt combats isolés se livrèrent dans une atmosphère de feu et de fer.

La *Seine*, pour se maintenir à son poste, reçoit plusieurs volées des vaisseaux anglais, mais elle exécute et transmet avec une précision admirable les ordres de son chef.

Nous ne sommes entré dans quelques détails de cette sanglante bataille, que pour montrer la part qu'y prit la frégate la *Seine*, sur laquelle se trouvait l'enseigne de vaisseau Gauttier : part glorieuse que partagèrent les officiers.

On connaît le fâcheux mouvement rétrograde commandé par le représentant du peuple Jean-Bon Saint-André. La flotte française rentra à Brest le 3 juin, quarante-huit heures après le grand combat; ce jour-là même, la division Vaustabel et son convoi passèrent librement dans les eaux où il avait eu lieu. L'arrivée du convoi nourricier, si impatiemment attendu, vint consoler la France des pertes qu'elle avait subies.

La *Seine* reçut l'ordre d'aller croiser sur les côtes d'Irlande

et dans les mers du Nord; à la suite d'une rude croisière, Gauttier-Duparc débarqua malade à Dunkerque. Après son rétablissement, l'amiral Vaustabel lui donna l'ordre de se rendre à Saint-Malo et de se ranger sous le pavillon du contre-amiral Cornic.

Le 26 mai 1795, Gauttier-Duparc prit le commandement du côtre de l'Etat le *Souffleur*, qu'il conserva pendant trois ans, durant lesquels il rendit d'immenses services à la navigation côtière. Le contre-amiral Cornic, sous les ordres duquel il se trouvait, le chargea de différentes missions, dans l'accomplissement desquelles il déploya, outre une grande intrépidité, un zèle et des connaissances qui lui attirèrent des éloges de cet officier-général.

Le 23 septembre 1799, il embarque sur la frégate la *Didon* et fait la campagne des îles du Vent. Dans l'attaque de la Guadeloupe, il commande la chaloupe de débarquement et se distingue par sa valeur d'une manière très-remarquable. Il reste deux ans et demi sur la frégate. Ses talents et son savoir comme astronome avaient percé; l'amiral Villeneuve le fait embarquer à bord du *Majestueux* en qualité de lieutenant de vaisseau et lui confie les montres marines. Comme l'escadre restait à l'ancre, l'amiral le chargea de lever le plan de la rade de l'île d'Aix, travail qui fut envoyé à Paris au Dépôt des cartes de la marine. Le ministre, par sa dépêche du 9 novembre 1804, félicita Gauttier-Duparc sur son beau travail.

L'amiral Villeneuve fut appelé à un autre commandement; mais, en quittant l'escadre de Rochefort, il témoigna sa satisfaction particulière au lieutenant Gauttier et lui annonça qu'il avait demandé pour lui le commandement d'un brick.

Le général Missiessy remplaça Villeneuve et accomplit sa belle campagne des îles du Vent et de Saint-Domingue; il voulut que notre Malouin restât chargé des observations as-

tronomiques, ce qui le mit à même de déterminer des points mal placés sur les cartes. Le général, appréciateur du mérite de Gauttier, lui adressa ses félicitations bien sincères, et ensuite changea de port.

L'amiral Lallemand, qui remplace Missiessy, conserve près de lui ce savant et précieux officier et le charge, durant sa longue et heureuse croisière, de la route de sa division, surnommée *l'Invisible*. Rentré à Rochefort, l'amiral, en l'année 1808, fait lever le plan de Maumusson, et le ministre témoigne à Gauttier, par sa dépêche du 19 janvier 1809, toute sa satisfaction.

L'escadre, qui avait échappé aux projets de l'Angleterre, médités de longue main pour sa destruction, reçoit l'ordre de se rendre de Rochefort à Toulon. Lallemand appareille avec le nombre de vaisseaux que l'ordre ministériel prescrit, prend le large afin de cacher sa route à l'ennemi, et se rend à l'ouvert du détroit de Gibraltar; le temps était mauvais, et l'amiral, incertain sur sa position, hésite à faire route vers la Méditerranée; mais le savant Gauttier-Duparc était là, et ses observations astronomiques vinrent à propos rassurer le général, qui fit le signal de donner dans le détroit par une nuit obscure et un temps forcé. L'escadre fut sauvée et parvint à Toulon sans avoir été aperçue par l'armée anglaise envoyée à sa poursuite.

Le ministre, toujours malveillant pour le mérite, suivait Gauttier-Duparc dans les services qu'il rendait à la marine, sans lui en tenir compte; il donna l'ordre de faire passer cet officier, qu'il considérait comme indispensable à la réussite de l'expédition, à bord du *Commerce-de-Paris*, que commandait l'amiral Gantheaume. En effet, ce général fut on ne peut plus satisfait des services réels que lui avait rendus notre Malouin et demanda d'une manière très-pressante le grade de capitaine de frégate. Gauttier avait, en outre,

déterminé la position de plusieurs points mal placés sur les cartes. La pressante demande de Gantheaume resta sans effet, et Gauttier, malgré sa science et les services rendus, resta lieutenant de vaisseau. Lorsque cet amiral passa sur le vaisseau le *Majestueux*, il ne voulut pas se séparer d'un officier aussi méritant que notre Malouin ; et cependant Gantheaume reconstituait dans la Méditerranée cette flotte qui semblait renaître et se développer sous les coups de l'adversité qui s'acharnait sur elle.

Le général ayant débarqué le 11 juin 1810, l'amiral Lallemand revendiqua Gauttier-Duparc et reprit sous ses ordres l'officier auquel il avait dû le salut de son escadre. Il passa à bord de l'*Austerlitz*.

Le 11 mars 1811, nommé adjudant à l'état-major général, sous les ordres de l'amiral Émériau, il fut chargé de lever le plan du Mont-Argental. Ce travail lui valut les félicitations du ministre, mais rien de plus. Gauttier passa avec l'amiral sur le vaisseau le *Majestueux* et puis sur l'*Impérial*.

En février 1812, il fut chargé de lever les plans des rades de Brusc, Sinarie et Bandal ; nouvelle lettre du ministre du 28 mai. En 1814, le gouvernement était changé et l'amiral avait été appelé à Paris. Dès le 7 mai, il fit partie de l'état-major du vaisseau l'*Austerlitz*.

Voici une pièce bien précieuse que lui remit l'amiral Émériau en quittant le commandement de l'armée navale de Toulon :

« J'ai constamment eu à me louer du zèle, de l'exactitude
» et de la bonne conduite de cet estimable officier, qui, in-
» dépendamment de ses talents distingués en astronomie, est
» sous tous les rapports compté au nombre des bons officiers
» de mer de son grade. Il mérite le grade de capitaine de
» frégate, réclamé plusieurs fois en sa faveur, et je regarde
» cet avancement comme une juste récompense de ses bons

» et longs services, et je le considère comme digne à tous » égards de l'estime et de la confiance des chefs du dépar- » tement de la marine. »

Le brave Gauttier-Duparc fut demandé par l'amiral Cosmao, qui commandait le *Sceptre* dans la campagne qu'il eut ordre de faire à Corfou, et qui se termina le 8 août 1814; durant cette campagne, notre savant lieutenant de vaisseau fut promu au grade de capitaine de frégate. Il prenait rang à compter du 1er juillet, époque où la moitié des officiers de la marine furent licenciés. Dans cette dernière campagne, Gauttier eut occasion de déterminer la position de plusieurs points importants des côtes d'Afrique, d'Albanie, de Corfou, de Calabre et d'Italie, et mérita une fois de plus la reconnaissance de la marine.

De retour à Toulon, il fut chargé, le 9 août, comme capitaine de frégate, de faire l'armement du vaisseau le *Wagram*, qu'il ramena à Brest. Ce vaisseau désarma le 5 novembre 1814. Le traité de paix avait imposé à la France la réduction de sa marine : elle s'y conformait.

Le 18 août de la même année, avant de quitter Toulon, notre Malouin fut nommé chevalier de la Légion-d'Honneur. Deux années après, il reçut la croix de l'ordre militaire de Saint-Louis.

Au commencement de 1816, la corvette la *Chevrette* fut désignée pour une mission d'hydrographie dans les mers du Levant; le capitaine Gauttier-Duparc reçut l'ordre du ministre de la marine de commander la corvette et de diriger les opérations d'hydrographie. En conséquence, la *Chevrette* appareilla de la rade de Toulon le 15 mars et ne rentra que le 29 novembre, après huit mois de mer et d'observations. Le capitaine partit de suite pour Paris et travailla tout l'hiver au dépôt de la marine à la confection de ses cartes.

Lorsque la saison permit de reprendre la mer, le capi-

taine Gauttier laissa Paris et revint à Toulon, d'où il appareilla le 28 avril 1817 pour continuer son travail hydrographique. Durant les années 1818, 1819, 1820, chaque hiver le savant capitaine travaillait à la confection de ses cartes, et au printemps il reprenait la mer. Tant de travaux et de science devaient recevoir une récompense; en effet, le 1er septembre 1819, il fut promu au grade de capitaine de vaisseau.

Voici la lettre que lui adressa le vice-amiral, directeur et inspecteur général du Dépôt de la marine, aussitôt qu'il apprit le retour de la *Chevrette* à Toulon :

« Monsieur Gauttier, capitaine de vaisseau,

» Je ne puis vous exprimer la satisfaction que j'ai éprouvée en apprenant votre retour à Toulon. Vous venez de mettre fin à l'un des plus beaux et des plus glorieux travaux hydrographiques qui ait été fait. Aucun marin ne pourra plus naviguer dans la Méditerranée, ainsi que dans toutes les mers d'Orient, sans que votre nom, inscrit en tête de la carte qui lui servira de guide, ne lui rappelle le tribut de reconnaissance qui vous est dû ; hâtez-vous de venir à Paris pour terminer les cartes qui feront jouir les navigateurs de vos immenses travaux. Son Excellence le ministre de la marine et des colonies sait les apprécier ; il désire que vous vous y livriez tout entier, non seulement pour accroître votre propre réputation, mais encore pour qu'un monument si honorable à la marine française soit connu de toutes les nations de l'Europe.

» Je viens de lui demander que vous puissiez venir à Paris dès que votre quarantaine serait terminée, et que MM. Benoît et Bertrand reçoivent l'ordre de venir sans délai vous y joindre. J'ai peine à croire qu'aucun des officiers qui ont servi sous vos ordres ne soit appelé pour vous seconder dans la révision des calculs de vos observations. Les principes d'économie qui vous ont engagé à demander que ce service vous soit rendu par un officier résidant à Paris est louable, mais n'est pas de nature à déterminer dans cette circonstance. Vous avez fait, Monsieur, de très-grands et très-utiles travaux, et ceux qui vous ont secondé méritent de très-grands ménagements par égard pour vous et pour votre gloire. Si tout ne portait à croire que personne ne peut mieux qu'eux remplir l'objet que l'on doit se proposer, à égalité de talents, rien ne devrait empêcher de leur donner la préférence.

» J'ai lieu de croire que le ministre partagera ce sentiment et fera venir un des officiers qui, pendant votre campagne, ont le plus contribué aux observations et aux calculs. Je vous engage à ne pas insister sur la demande que vous avez faite, parce que je ne pourrais pas prendre sur moi de l'appuyer.

» Recevez, etc. Signé Rosily. »

La belle carte dont le capitaine Gauttier-Duparc dota la marine exigea pour son entière confection la présence continuelle de notre savant malouin; elle fut terminée le 30 juin 1825. M. Chabrol de Crussol, ministre de la marine, satisfait du travail de Gauttier, l'éleva au rang de la première classe des capitaines de vaisseaux.

Gauttier-Duparc s'était retiré à Cherbourg, son département. Là, après trente-neuf ans d'honorables services, il éprouva le besoin du repos en rentrant dans la vie de famille; en conséquence, il écrivit au ministre en lui demandant sa retraite. Voici la réponse qu'il en reçut immédiatement :

« Paris, 3 octobre 1829.

» Le Roi, Monsieur, a bien voulu, par une ordonnance du 27 du mois dernier, vous admettre à prendre votre retraite à dater du 16 courant. En mettant sous ses yeux la demande que vous avez faite, je n'ai pas laissé ignorer à Sa Majesté que vous avez parcouru une longue et honorable carrière, et elle a daigné en marquer le terme par un témoignage de satisfaction, en vous conférant, par la même ordonnance, le grade honorifique de contre-amiral.

» Vous cesserez, en conséquence, d'être porté sur les états à dater du 16 de ce mois, et je vous adresserai le brevet de votre pension aussitôt qu'elle sera liquidée.

» Recevez, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

» *Le ministre secrétaire d'État de la marine et des colonies*, Signé : B^on^ D'Haussez. »

Le contre-amiral Gauttier-Duparc vint habiter sa ville natale; là, il partageait sa vie entre ses occupations astronomiques et ses goûts de villégiature. Estimé de ses compatriotes, il savait s'en faire aimer par son caractère plein

d'aménité et par une grande indulgence qui le portait à juger des autres d'après lui-même.

La cruelle maladie dont il ressentait depuis plusieurs années les atteintes, prit, malgré les efforts de la science, un caractère alarmant, et finit par l'enlever, le 13 décembre 1850, à la tendresse de ses enfants et de ses parents : il s'éteignit à l'âge de 78 ans. Sa mort fut un deuil pour ses amis et ses concitoyens; la marine perdit en Pierre-Henri Gauttier-Duparc un officier savant et d'un grand mérite, Saint-Malo, un de ses enfants qui l'avait illustré.

JACQUES DE BON.

De Bon (Jacques), issu d'une ancienne famille de Plestin (Côtes-du-Nord), dont une branche était allée s'établir à l'Ile-Royale (1), naquit à Saint-Pierre-Miquelon le 7 novembre 1768. Dès l'âge le plus tendre, ayant montré une irrésistible vocation pour la marine, son père, qui était inscrit comme capitaine au long-cours au quartier de Saint-Malo dès 1776, lui fit faire plusieurs voyages à bord de ses navires. A cette époque, le capitaine De Bon songea à venir se fixer en France, avec sa femme et ses enfants, afin de donner à son fils aîné une éducation convenable. Ayant réalisé sa fortune, il partit seul d'abord, pour revenir ensuite prendre sa famille. Ce bon père, aux atterrages, fut assailli par une violente tempête, et le navire alla se perdre corps et biens sur la barre de Bayonne.

Jacques De Bon se trouva de la sorte orphelin et à peu

(1) Charles De Bon, son aïeul, contraint de prêter le serment d'alliance, préféra abandonner ses biens et rester Français ; il passa aux îles Saint-Pierre et Miquelon.

près ruiné, à l'âge où les mêmes malheurs avaient frappé son père durant les guerres maritimes, si désastreuses sous Louis XV. La Providence, qui destinait cet enfant à de grandes luttes et à de terribles épreuves, voulut sans doute le mettre de bonne heure aux prises avec l'adversité. L'enfant seconda sa courageuse mère ; pendant deux ans, il alla faire la pêche de la morue sur le banc de Terre-Neuve, à bord d'une goëlette commandée par un de ses oncles maternels.

Sur ces entrefaites, la guerre de l'Indépendance américaine éclata ; les Anglais, irrités de l'appui que la France donnait à la cause que soutenait Washington, s'emparèrent, en 1778, des îles Saint-Pierre et Miquelon, renversèrent et détruisirent de fond en comble les constructions qu'on y avait élevées. La famille De Bon ayant perdu ce qu'elle possédait, fut contrainte, comme tous les habitants de la colonie, de se réfugier en France. Depuis cette époque, cette famille, fixée à Saint-Malo, appartient à notre localité.

En 1781, Jacques De Bon, après avoir consacré trois années à l'étude, la guerre durant toujours, s'embarqua en qualité de volontaire, le 22 décembre, à bord du corsaire la *Jeune-Olympe*, commandé par M. Dupont, son oncle maternel ; il avait 13 ans. Le volontaire, quoique encore enfant par l'âge, était déjà homme physiquement et moralement. Le corsaire captura plusieurs bâtiments ; mais, le 18 février 1782, la *Jeune-Olympe* fut prise par une frégate et l'équipage ne resta prisonnier en Angleterre que trois mois ; en mai, il fut rapatrié.

A peine de retour à Saint-Malo, Jacques De Bon, toujours plein d'ardeur, s'embarqua enseigne à bord du corsaire le *Flesselle*, que commandait son ancien capitaine. Il appareilla de la rade le 29 octobre 1782 et rentra à Saint-Malo après une croisière, durant laquelle il captura plusieurs navires anglais.

La paix vint suspendre les hostilités, et les armements en course cessèrent. Ici se termine la première phase de la vie de Jacques De Bon.

Un nouvel avenir allait commencer, et notre commerce maritime se relever. La France s'étant fait rétrocéder les îles Saint-Pierre et Miquelon, il était important pour les enfants De Bon que la mère de famille s'y rendît, puisque ses propriétés devaient être reconstituées aux frais de l'Etat, ainsi que celles des autres colons. Jacques accompagna sa mère. Malheureusement, le navire sur lequel ils avaient pris passage fit côte sur l'île de Terre-Neuve, et ce ne fut que miraculeusement qu'ils échappèrent à la mort, en abandonnant à la merci des flots toutes les valeurs dont ils étaient nantis. Ce terrible événement, loin d'abattre et de décourager De Bon, ne fit que redoubler son ardeur.

De l'année 1784 à 1788, il ne cessa de pratiquer la pêche de la morue en qualité de deuxième capitaine. A cette époque, il s'embarqua et servit sur les bâtiments de guerre l'*Expériment* et l'*Espoir*. Après deux années de service, il obtint son débarquement et prit la place de second capitaine à bord du *Dauphin*, d'où il passa en la même qualité sur la *Bonne-Intention*.

De Bon se trouvait en France à la fin de l'année 1792. A cette époque, le cabinet de Saint-James n'avait point encore pris part à la lutte engagée entre l'Europe monarchique et la France révolutionnaire; cependant la cour de Londres se préparait à une rupture. Enfin, le 21 janvier 1793 arriva. L'Angleterre, loin de sympathiser avec les principes du gouvernement, ordonna à notre ambassadeur de quitter le territoire britannique. De Bon, brave et actif, s'embarqua le 18 février, avec le capitaine Raffy, 2e capitaine à bord du corsaire la *Républicaine*. Sur les côtes d'Angleterre et après un engagement sérieux, Raffy captura un bâtiment d'une

grande valeur. De Bon, qui avait concouru par sa vaillance à la reddition de l'anglais, fut chargé de conduire dans nos ports cette riche capture, qui avait été malheureusement désemparée dans la lutte qu'elle avait soutenue. De Bon conduisait la prise, qui n'avait plus qu'une marche très-lente, lorsqu'elle fut aperçue par un croiseur ennemi. Aussitôt celui-ci lui appuya la chasse. En vain le capitaine français déploya-t-il les ressources qu'une intelligente et précoce expérience lui suggéra; la prise tomba au pouvoir de l'ennemi, le 12 avril.

Vers ce temps-là, les Anglais s'emparaient des îles Saint-Pierre et Miquelon et consommaient pour la troisième fois la ruine de la famille De Bon. Les Anglais déportèrent les habitants et les débarquèrent dans nos havres.

Conduit dans les prisons de Plymouth, De Bon se vit entouré d'officiers de corsaires comme lui captifs; mais le séjour des prisons de la Grande-Bretagne, qu'il avait subi patiemment dans son enfance, ne tarda pas à lui devenir odieux; il avisa donc au moyen de briser ses fers.

Après quelques jours de réflexion, De Bon, homme d'audace et de génie, communique son projet à cinq de ses camarades qui lui avaient inspiré de la confiance. Tel fut l'ascendant que prit cet homme d'un caractère énergique sur ses compagnons de captivité, que tous adhérèrent au moyen de salut qu'il leur proposa. Nous n'entrerons pas dans le détail des incidents qui accompagnèrent cette audacieuse et admirable entreprise, le cadre de cette notice s'y oppose; il suffit de dire qu'après avoir percé un mur très-épais, à l'aide de clous, seuls instruments qu'ils avaient pu se procurer, ils errèrent dans les champs et finirent par trouver un bateau qu'ils lancèrent à l'eau. Quarante-huit heures après, ces braves Français débarquaient à Cherbourg, exténués de faim, de soif et de fatigue. Ils avaient conquis leur liberté.

La vente de l'embarcation anglaise produisit une somme de 100 fr., que les fugitifs partagèrent, afin de pouvoir regagner leurs foyers respectifs.

De retour à Saint-Servan, en août 1793, ce brave marin resta au milieu des siens. Dans ces temps de proscription, il tenait à ne pas s'en éloigner. Cependant son nom faillit lui devenir fatal. Le 8 mai 1794, son barbier, le citoyen Beaulieu, le prévint qu'il serait accusé et incarcéré comme noble. Il n'en fallait pas davantage pour le perdre.

De Bon, qui connaissait le digne officier qui commandait le vaisseau le *Brave*, ancré dans la rade de Cancale, eut l'heureuse idée d'aller lui demander asile; le soir même, il était reçu à bord. Le commandant ne s'en tint pas là; il obtint du représentant du peuple, Le Carpentier, une commission d'enseigne de vaisseau sous le nom de *Jacques-De-Bon*, au moyen de laquelle il servit à bord jusqu'au 23 juin 1795. Le commandant du *Brave* passa à bord du *Wattigny*, et, ne voulant pas que De Bon le quittât, il le fit nommer enseigne entretenu. En octobre 1796, De Bon sollicita et obtint un congé avec autorisation de naviguer en course.

Une multitude de nouveaux corsaires vinrent s'associer, par l'audace de leurs entreprises, aux succès déjà obtenus par nos croiseurs; la *Providence*, capitaine Dugué, s'armait à Saint-Malo. De Bon, qui avait hâte de reprendre sa vie aventureuse, accéda malheureusement aux propositions que lui firent les armateurs, et, le 21 octobre, il s'embarquait second capitaine à bord de ce corsaire.

La *Providence* appareilla de la rade de Saint-Malo et se rendit sur les côtes anglaises; là, après avoir capturé quelques navires de peu de valeur, le corsaire malouin à son tour fut pris par deux frégates. De Bon fut incarcéré avec son capitaine dans une prison, à trois milles d'Harlesford; ils y trouvèrent trente-sept grenadiers français et deux officiers.

A peine sous les verroux, De Bon, désespéré d'une capture qui avait clos d'une manière si triste une croisière commencée sous de plus favorables auspices, résolut de recouvrer sa liberté à tout prix. Les officiers reculèrent devant l'exécution du projet d'évasion; il n'y eut qu'une poignée de soldats à suivre De Bon. Ayant pratiqué une issue sous les murs, celui-ci, en tête, montra le chemin, et ils se trouvèrent en pleine campagne entièrement libres.

Après plusieurs jours et plusieurs nuits de souffrances, on était au mois de février, les fugitifs finirent par trouver une embarcation à flot. De Bon s'empare à bord d'un cutter échoué, d'un compas de route, de quelques galettes de biscuit et d'une hache. Les Français s'embarquent en toute hâte, le succès de leur évasion dépendait de la rapidité de leur fuite, et ils mettent le cap au large. Ils étaient surveillés, depuis leur sortie de prison, par des détachements d'infanterie et un peloton de cavalerie; ceux-ci accoururent, firent feu et ne blessèrent personne.

De Bon savait que si, de ce côté, le danger était passé, le bâtiment de guerre qui stationnait sur la rade de Harlesford allait être mis à leurs trousses; dans cette pensée, il changea de route et mit le cap sur l'île Lundcy. A quatre heures du matin, ils aperçurent une voile, qu'ils reconnurent pour bâtiment du commerce; il n'y avait pas à balancer, on gouverna dessus et les Français s'en emparèrent. Une fois installé à bord, De Bon, qui commandait, fit lâcher la bosse, et l'embarcation, à laquelle ils devaient leur salut, vogua au gré des flots. Le navire fit route vers la France. Dire les difficultés qu'il leur fallut vaincre, les stratagèmes qu'ils employèrent pour soustraire leur nationalité aux nombreux croiseurs qu'ils rencontrèrent, nous serions entraîné hors du cadre qui nous est réservé. A cet habile et audacieux marin, rien ne fit défaut, résolution, fermeté et per-

sévérance ; à tout cela, il joignait une intelligente connaissance de son métier. De Bon atteignit Paimpol et délivra de la sorte les braves militaires qui avaient eu foi en lui. La prise fut vendue 12,000 fr.

A peine lui donna-t-on le temps de se remettre de ses fatigues, que les armateurs malouins lui proposèrent le corsaire l'*Audacieux;* c'était un lougre de faible dimension, portant pour toute artillerie une caronade. N'écoutant que son courage, De Bon en accepta le commandement, mit en mer le 10 mai 1797, et se rendit dans le canal de Bristol, où il s'empara de plusieurs embarcations de pêche de cette ville. Leur peu d'importance décida notre brave capitaine à les relâcher ; une d'elles appartenait à un pauvre père de famille qui n'avait d'autres ressources pour exister que ce petit navire.

La fortune, loin d'accorder ses faveurs au généreux marin, dont la persévérance était à toute épreuve, lui fit essuyer un nouveau revers. Le 17 juin, l'*Audacieux* fut rejoint par un côtre de guerre anglais d'une marche supérieure, portant 12 caronades ; la résistance fut opiniâtre, mais il fallut céder à la supériorité de force de l'ennemi : le corsaire fut capturé et l'équipage fait prisonnier.

On conduisait les marins français à Bristol, où le général Rook commandait. Cet officier, qui avait trouvé le nom du capitaine du corsaire malouin sur la liste des Français destinés aux prisons de la ville, se rendit au-devant de l'escouade dont De Bon faisait partie. Après l'avoir publiquement complimenté de son humanité envers les pauvres pêcheurs anglais, il le fit monter dans sa voiture et ordonna que, par une faveur toute spéciale, il fût mis dans une chambre déjà occupée par deux officiers français, MM. Bergeret et Martineng, aujourd'hui amiraux.

Le général Rook avait promis au ci-devant capitaine de l'*Audacieux* de lui faire obtenir son échange dans trois mois.

Mais, l'échange ne venant pas, De Bon résolut d'obtenir sa liberté au moyen d'une évasion. Jamais plan n'avait été mieux conçu, il semblait que le génie de la liberté en avait arrêté les détails; non seulement le capitaine du corsaire avait songé à lui, mais il avait encore pensé aux braves marins qui partageaient sa captivité. Le jour était arrêté pour l'exécution du hardi projet, lorsqu'un traître alla tout dévoiler au général. Celui-ci, furieux en apprenant l'audacieuse entreprise, non seulement retira au brave De Bon la faveur dont il avait joui, mais le fit mettre au cachot.

Au bout de deux semaines, le général vint visiter le prisonnier et parla au colonel du nouveau régiment qui prenait garnison, du regret qu'il éprouvait d'avoir traité avec autant de rigueur le capitaine, quoique sa tentative d'évasion pût faire surgir les plus fâcheuses conséquences. Il ajouta qu'il aimerait mieux avoir à surveiller deux cents prisonniers que ce *diable de corsaire*. Toutefois, le général fit réintégrer le prisonnier dans la chambre qu'il avait précédemment occupée avec les officiers supérieurs de la marine, dont il avait su gagner l'estime et l'amitié. Au bout de trois mois, l'inspecteur général des prisons vint à Bristol; De Bon lui raconta combien il avait été généreux envers les navires pêcheurs du pays, les promesses d'échange faites par le général Rook, et les traitements rigoureux qu'il avait subis; bref, il intéressa tellement cet inspecteur à son sort, qu'au bout de quelques jours De Bon était renvoyé en France.

A peine eut-il touché le sol de la patrie, qu'il fut rappelé au service de l'Etat; il embarqua sur la frégate la *Pallas* et y resta jusqu'au 3 janvier 1800, époque à laquelle il offrit sa démission, qui fut acceptée. La vie aventureuse de corsaire convenait mieux à sa bouillante valeur et lui offrait plus de chances de faire payer à l'Angleterre le mal qu'il en avait éprouvé.

Le 26 mars suivant, De Bon prit le commandement du corsaire les *Quatre-Amis*, de Saint-Malo, mit en mer et fit route vers l'Angleterre. Là, après quelques jours de croisière, il s'empara d'un beau brick de cette nation, dont la cargaison était d'une grande valeur; cette prise atterrit à l'île de Ré, elle produisit 150,000 fr. Le 21 mai, le corsaire ayant fait d'autres prises, mais d'une moindre importance, rentra à Saint-Malo, débarqua ses prisonniers et désarma.

Le brave De Bon resta l'été au sein de sa famille; c'était la saison des longs jours, et les croiseurs de la Grande-Bretagne couvraient les mers. L'hiver revint, et notre infatigable capitaine songea à reprendre la mer; on lui confia le *Vieux-Bougainville,* dont la réputation de succès était établie : De Bon fut jugé digne de la continuer. Il appareilla de Saint-Malo le 7 février 1801, se dirigea sur les Sorlingues et y établit sa croisière. Il chassa et prit successivement deux grands bricks et un sloop, qui atterrirent tous à Paimpol, où la vente donna 300,000 fr.

Le lendemain de cette triple capture, la vigie signala une voile à l'horizon; De Bon fit gouverner pour la rejoindre. C'était un brick d'une grande dimension, armé de 8 caronades, puisant sa sécurité dans 410 dragons anglais qui couvraient son pont. Le *Bougainville* commença l'attaque, l'anglais acceptant le duel, riposta; mais, à la vigueur de l'attaque des Français, le pavillon britannique fut contraint de s'abaisser.

De Bon prit à son bord la moitié de ces militaires et consentit à laisser les autres continuer leur route vers Portsmouth, leur destination, après avoir fait signer au capitaine du navire, ainsi qu'aux officiers du 23e régiment, l'engagement de faire échanger un nombre de prisonniers français égal à celui des hommes renvoyés volontairement en Angle-

terre. A peu de jours de là, le *Vieux-Bougainville* termina sa croisière, rentra à Saint-Malo où il débarqua 205 prisonniers.

La paix d'Amiens, en faisant cesser les hostilités, suspendit les brillantes rencontres du capitaine Jacques De Bon. Ce brave marin, loin de se reposer après ses succès, reprit immédiatement la mer sur l'*Auguste*, bâtiment du commerce; il rentra à Saint-Malo le 13 décembre 1802.

L'Angleterre n'avait pu voir sans jalousie l'influence qu'exerçait la France dans la diplomatie européenne, ni les ressources commerciales qu'une paix glorieuse ouvrait à notre industrie; le cabinet Saint-James lui déclara la guerre le 17 mai 1803. Cette brusque déclaration indigna la France entière, c'était la violation flagrante de toutes les lois admises par les peuples.

De Bon prit le commandement, en 1804, du corsaire la *Sorcière*, armateur Le Même, frère du fameux capitaine dont nous avons parlé précédemment. Ce corsaire était bien une des plus fines embarcations du port, il portait 14 petits canons et avait une marche supérieure. A son début, la *Sorcière* s'empara de deux sloops anglais chargés de tabac; ils allèrent atterrir à Bréhat et y furent vendus 36,000 fr. De Bon, qui s'y était rendu, débarqua ses prisonniers dans cette île.

La *Sorcière* reprit de nouveau la mer et captura, en vue des Sorlingues, deux navires anglais chargés de salaisons; elle les escorta jusque sur la rade du Conquet; la vente produisit 500,000 fr. De Bon se vengeait de la ruine et des maux que les Anglais avaient causés à différentes époques à sa famille. Afin de pouvoir amariner plus facilement les navires qui avaient amené leur pavillon, la *Sorcière* s'était approchée de l'un d'eux pour abréger le trajet des embarcations, lorsqu'un pierrier partit et couvrit de balles le capitaine

De Bon, qui heureusement en fut quitte pour avoir eu ses vêtements percés. Le capitaine anglais affirma que le coup de feu était parti par accident.

Le 3 janvier 1805, l'heureuse *Sorcière* quitta de nouveau la rade de Saint-Malo. Peu de jours après, elle s'empara de deux grands navires ennemis; le premier, chargé de quincaillerie, fut vendu à Morlaix 150,000 fr.; l'autre, portant une cargaison d'huile de morue, atteignit Saint-Malo, et la vente produisit 100,000 fr.

Au mois d'octobre, près des Sorlingues, parages où la fortune semblait avoir donné rendez-vous au corsaire, ses vigies aperçurent, au point du jour, un navire de grandes dimensions, portant en batterie 10 canons et sur ses bastingages plusieurs pierriers; bientôt il arbora le pavillon de la Grande-Bretagne. Trompé par le faible tonnage de la *Sorcière*, dont les mâts n'atteignaient pas ses hunes, il se laissa approcher. De Bon l'accosta résolument, son pavillon haut, et lâcha sa bordée, puis reprit les amures à l'autre bord afin de l'aborder. L'anglais ne lui donna pas le temps d'achever son évolution; effrayé par la manœuvre de l'audacieux corsaire, il s'empressa de baisser son pavillon, il était soumis : De Bon en fit prendre possession. Ce bâtiment, de 500 tonneaux, était la *Carmelà*, qui fut conduit à Nantes et vendu 700,000 fr. Le corsaire, après avoir opéré cette heureuse capture, continua sa croisière, fit encore quelques prises de peu d'importance et rentra à son port d'armement le 30 décembre 1805, où il débarqua ses prisonniers.

Un mois après cette date, l'actif capitaine de la *Sorcière* croisait dans la manche de Bristol, où bientôt il eut occasion de déployer ses capacités de marin et son énergie d'homme, dont la nature l'avait doué. Un épais brouillard couvrait la mer depuis plusieurs jours, lorsque, dans une éclaircie, la vigie signala une voile sous le vent à peu de

distance; immédiatement après, deux frégates et un brick apparurent dans ses eaux.

De Bon, loin d'être intimidé par la présence de quatre bâtiments de guerre, prit chasse sans se préoccuper des boulets qui fouettaient la mer autour de la *Sorcière*, quoiqu'ils menaçassent de la couler. Confiant dans la vitesse de son navire, le capitaine malouin ne désespéra point d'échapper à cette chasse dangereuse, à portée de canon, qui dura deux heures. Heureusement pour les Français qu'un brouillard, plus intense encore, vint s'abattre sur les flots, en dérobant l'obstiné corsaire à la vue des bâtiments ennemis. De Bon en profite pour faire fausse route; après avoir relevé les croiseurs anglais, il donne l'aire de vent qui doit l'en éloigner. En effet, le lendemain, le ciel s'éclaircit et la mer était libre. Peu de jours après, le corsaire s'emparait d'un brick anglais de 200 tonneaux, chargé de laine; cette prise atterrit à la côte de Bretagne et produisit 200,000 fr. La carène fatiguée de la *Sorcière* ayant besoin d'une refonte complète, De Bon rentra à Saint-Malo et abandonna son heureux corsaire.

L'organisation de ce brave marin avait besoin d'une incessante activité; il remplaça le bâtiment qu'il venait de quitter forcément, par un autre; ce fut alors qu'il fit construire le *Jeune-Bougainville*. Ce corsaire portait 14 canons de 4 et avait un équipage de 80 hommes.

Le 14 novembre 1806, De Bon, comptant sur la marche avantageuse de son nouveau corsaire, prit la mer rempli d'espoir, mais cet espoir s'évanouit : le *Jeune-Bougainville* ne marchait pas. Il prit un navire chargé de vin, qui sortait d'Oporto; ce navire entra à Lorient. L'insuccès de cette nouvelle croisière devait unir deux fortunes diverses par un anneau de gloire et de malheur. En effet, le 16 février 1807, le corsaire, d'une mauvaise marche, fut chassé et rejoint

par une corvette anglaise de 22 caronades de 32 livres; il ventait avec violence et la mer étant très-grosse, l'abordage devenait impossible; il fallut soutenir au canon une lutte disproportionnée, dans laquelle plusieurs hommes furent tués. Après une résistance héroïque, le *Jeune-Bougainville* fut contraint de se rendre.

Conduit dans les prisons de Plymouth, De Bon y trouva deux capitaines de ses amis, Angenard et Gautier, aussi de Saint-Malo, auxquels il proposa de tenter ensemble une évasion. Ils gagnèrent deux militaires qui, moyennant 45 guinées, devaient favoriser la fuite des trois amis durant leurs factions. L'un de ces misérables manqua à l'engagement contracté : il fit arrêter les fugitifs, qui avaient franchi la première enceinte; ils furent mis dans le même cachot, bouge infect, où ils recevaient une ration insuffisante d'eau et de pain : ces infortunés restèrent deux mois dans ce tombeau anticipé.

De Bon profita de l'état déplorable de sa santé pour demander son admission à l'hôpital. Là encore, ce brave marin, si loyal, fut dupe de la mauvaise foi d'un misérable; ce misérable était un soldat français! Il avait acheté le tour de cet homme avec l'or qui lui restait, et avait échangé ses habits contre la défroque de cet individu. Au moment de s'embarquer, cet homme trahit celui dont il avait reçu l'or et les vêtements; et De Bon, dénoncé, fut jeté dans un cachot où il resta six semaines. On le transféra à Dartmouth, au milieu de sept mille prisonniers, au nombre desquels se trouvaient plusieurs capitaines de Saint-Malo.

Une nouvelle tentative d'évasion, arrêtée dans cette âme si énergique, fut mise à exécution : cinq capitaines de corsaires s'étaient joints à De Bon. Ayant recouvré leur liberté, ils décidèrent, contre l'opinion de celui qui les avait dirigés, d'entrer dans la ville d'Exeter. Là, ils furent reconnus pour

Français et traqués par la police, puis renvoyés à Plymouth et mis à bord d'un ponton : De Bon y subit deux années de la plus horrible captivité. Il fut échangé contre un officier anglais et renvoyé en France à bord du parlementaire l'*Union*; il débarqua à Morlaix le 19 juin 1812.

Mais ces cinq années de souffrances et d'épreuves de toute nature, loin d'avoir abattu l'incroyable énergie du capitaine De Bon, l'avaient au contraire ravivée : aussi, dès le mois de septembre, après trois mois à peine de repos, il reprenait la mer à bord du corsaire la *Junon*, de 14 canons. Il captura, sur les côtes d'Angleterre, un bâtiment chargé de coton, qui fut conduit à Brest et vendu 500,000 fr. Le corsaire débarqua ses prisonniers à Morlaix.

Le 13 octobre 1813, par le travers d'Ouessant, il s'empara de deux bricks, dont la valeur approximative, d'après l'état de leur chargement, atteignait le chiffre de 2 millions de francs; ces riches captures furent reprises par une frégate.

Cependant, la *Junon* avait continué sa croisière, conservant à bord l'équipage des deux prises; elle arrêta une goëlette russe chargée de marchandises prohibées. Touché par les instantes prières de ses prisonniers, De Bon consentit à les renvoyer en Angleterre, moyennant l'engagement de faire rapatrier quarante Français, en échange du même nombre d'Anglais qu'il rendait à leur patrie.

Cet acte d'humanité et de désintéressement fut le dernier de la carrière militaire du capitaine De Bon. Entré en relâche à Morlaix, il y resta bloqué par l'escadre anglaise, jusqu'à ce que l'abdication de l'empereur Napoléon lui permit de ramener la *Junon* à Saint-Malo, où elle désarma.

Ce récit, qui retrace succinctement la vie du capitaine De Bon, permettra toutefois d'apprécier ses hauts faits, ainsi

que le courage et la force d'âme qu'il lui fallut déployer pour les accomplir.

Successivement frappé par l'Angleterre dans sa famille, dans sa personne, dans sa fortune, il a lutté sans relâche avec une ténacité indomptable contre cette puissance, qui avait dit par son ministre : « *Le dernier soldat recueillera* » *le succès, et celui-là aura le dernier soldat, qui aura le* » *dernier écu.* » Les divers échecs subis par Jacques De Bon, dans ses entreprises et ses luttes, n'ont fait que relever sa courageuse énergie.

Ceux qui ont connu ce vaillant homme se rappellent quelle tendresse de cœur, quelle sérénité d'âme, quelle inépuisable bonté rehaussaient en lui les mâles vertus qui le distinguaient.

Depuis la paix et jusqu'en 1828, il s'était acquis, comme armateur et capitaine de navire de commerce, une réputation de probité justifiée par ses actes. A cette époque, un accident terrible le fit renoncer pour toujours à la navigation. Son fils aîné était mort auprès de lui dans les prisons d'Angleterre; un autre, embarqué à son bord second capitaine, fut enlevé sous ses yeux par une lame monstrueuse qui déferla sur le pont, emportant en outre, dans son ressac, le lieutenant et trois hommes de l'équipage.

Le capitaine Jacques De Bon, arrivé à l'âge de 85 ans, conservait encore toutes ses facultés, qui faisaient présager une existence prolongée, lorsque, le 2 octobre 1853, une attaque d'apoplexie foudroyante vint l'enlever à sa famille. Il rendit le dernier soupir entre les bras des seuls enfants qui lui restassent : M. Ferdinand De Bon, commissaire de la marine, chef maritime à Saint-Servan, et Mme Surcouf, nièce par alliance du célèbre Malouin qui a illustré ce nom.

La vie militaire du brave capitaine De Bon peut se résumer ainsi : maints actes de générosité envers les ennemis;

de là, l'échange de prisonniers français; plusieurs combats honorables, diverses audacieuses évasions d'Angleterre; et enfin 3 millions de francs de prises vendues dans nos ports. Une telle vie illustre le pays auquel elle fut consacrée.

LE GÉNÉRAL DE COISY.

Nicolas-Marie de Coisy naquit à Saint-Malo le 6 mars 1781; il fut le seul enfant qui survécut du mariage de M. Charles-Louis de Coisy (1) et de demoiselle Julienne Mallet, petite-fille de M. Michel Mallet de la Brossière, conseiller du roi. Comme tous les enfants malouins, le jeune de Coisy fut destiné à l'état de marin. Aussi, dès le 6 juillet 1792, ses parents lui ayant fait donner l'instruction nécessaire à sa profession, il partit pour Brest, afin de s'embarquer comme mousse sur le *Royal-Louis*, de 110 canons, qui appartenait à ce port; c'était l'époque où l'Assemblée nationale venait de déclarer la patrie en danger. Au bout de sept mois, il débarqua fort heureusement du *Royal-Louis*, pour passer dans son grade de mousse, à bord du *Neptune*, de 74 canons, et put éviter, par ce changement de vaisseau, d'être témoin du naufrage du trois-ponts qui, sous le nom du *Républicain* qu'il venait de recevoir, se défonça sur la roche Mingan, sur laquelle il s'était jeté maladroitement. Le *Neptune* avait pris la mer, mais ce vaisseau, à la suite d'une rude croisière, assailli aux atterrages par une tempête, alla se briser contre les rochers de Péros; de la sorte, le jeune mousse assista à l'une de ces épouvantables péripéties qui

(1) Il était capitaine des vaisseaux du commerce. Son frère aîné périt, avec son père, capitaine de marine, dans un naufrage.

'iennent au métier de marin. Toutefois, au milieu d'un 'mminent, il sut, quoique enfant, dominer les émo- son âme et rester maître de lui. Le mousse atteignit vage après avoir tendu une main secourable à deux utres enfants de son âge.

De Coisy revint à Brest, et, quoique bien jeune encore, il fut embarqué deuxième maître de timonerie à bord du vaisseau l'*Invincible;* dans cet emploi temporaire, il put augmenter ses connaissances en hydrographie. En effet, trois mois après, il était reçu aspirant de deuxième classe, et servait dans son nouveau grade sur le même vaisseau. A cette époque, M. Montalant, qui commandait la *Résolue*, désira l'avoir sous ses ordres, et de Coisy s'embarqua sur cette frégate le 21 novembre 1796. Le jeune aspirant fit la rude campagne d'Irlande, si désastreuse pour l'armée navale que commandait le vice-amiral Morard de Galles. Peu de temps après la rentrée de nos bâtiments délabrés, le capitaine Bedout, qui commandait l'*Indomptable*, réclama l'aspirant de Coisy, qui fit partie de l'état-major de ce vaisseau.

Sur ces entrefaites, et tandis que notre flotte était bloquée par les Anglais, le contre-amiral Brüix, qui avait une importante mission à remplir, vint à Brest, hissa son pavillon au mât d'artimon de l'*Indomptable* et désigna les bâtiments qui devaient servir sous son commandement. Ce brave officier-général profite d'un coup de vent qui disperse les vaisseaux ennemis, donne le signal de l'appareillage, pénètre dans la Méditerranée, va en toute hâte ravitailler Gênes, revient dans l'Océan, rallie en passant les vaisseaux espagnols et rentre avec eux dans le port de Brest.

Le jeune de Coisy, que sa vocation et ses récentes études portaient vers l'artillerie de marine, arme qu'il devait plus tard perfectionner et commander en chef, profitant de la présence de l'inspecteur général Faveron, demanda et subit

le plus brillant examen; il fut nommé, à 16 ans et demi, le 14 octobre 1797, lieutenant en second dans la 1re brigade de l'arme, et embarqué dans ce grade à bord du vaisseau le *Duquesne;* il y resta jusqu'aux derniers jours d'octobre 1801.

A cette époque, la France venait d'imposer la paix à tous les rois de l'Europe, dont ses légions avaient anéanti les armées; les mers étaient restées ouvertes et libres. Bien que M. de Coisy utilisât son temps à former les artilleurs du *Duquesne* et ceux de Recouvrance, il sentait que ces soins sans dangers, en enchainant son courage, retardaient son avancement; il s'en affligeait. Sur ces entrefaites, à la demande de l'amiral Villaret, le 2 novembre, il fut embarqué à bord de l'*Océan*, de 120 canons, que ce général commandait et conduisait à la conquête de nos anciennes possessions Caraïbes. L'escadre ayant embarqué des troupes, n'attendait qu'un vent favorable pour vider la rade. Gigantesque entreprise, qui devait entourer de gloire et de deuil cette période de notre histoire. Injuste, elle devait clore une suite de triomphes par une catastrophe où allait succomber une des plus héroïques armées de la République.

Les vaisseaux de Brest mirent sous voiles le 13 décembre 1801; en passant près de Belle-Ile, ils furent rejoints par ceux de Lorient, que commandait le contre-amiral Magon; mais la division de Rochefort, sous les ordres du contre-amiral Préville, qui stationnait au large pour rallier l'escadre, fut forcée par le mauvais temps de fuir, afin de gagner les eaux paisibles des Canaries, second point de ralliement indiqué.

Après une traversée longue et périlleuse, la flotte parut devant la rade du Cap, le 3 février 1802. A sa vue, le général noir Christophe déclara que les blancs seraient égorgés et la ville livrée aux flammes, au moment où l'amiral

tenterait de forcer le goulet, avant le retour du courrier qu'il avait expédié au gouverneur Toussaint-Louverture. Une députation de la ville du Cap vint supplier les deux chefs français de ne pas appeler sur cette malheureuse ville les irréparables calamités dont une attaque sur le Cap serait le signal. Le général en chef Leclerc, désirant concilier les intérêts de l'humanité avec les exigences de l'expédition confiée à son courage et à sa prudence, renonça à son premier projet pour opérer un mouvement qui, par deux attaques simultanées, pouvait placer toute la partie campagne sous la protection de nos soldats; tandis que la flotte, forçant le goulet, essaierait d'arracher la ville aux projets incendiaires de son gouverneur noir.

Les troupes débarquèrent le 6 février 1802 sur les bords de la rivière Salée, qui verse ses eaux au fond de la baie d'Arcel, et, lorsque l'amiral en eut connaissance, il ordonna au *Scipion* et au *Patriote* de cingler vers la baie et d'y attirer l'attention de l'ennemi. Le *Scipion* eut à peine atteint les eaux que couvrent les batteries du Picolet, que plusieurs coups de canon tirés de cette citadelle semblèrent donner le signal à la côte, car les batteries de tous les forts s'embrasèrent à la fois; une grêle de bombes et de boulets fouettèrent la mer autour des deux vaisseaux; ceux-ci continuèrent leur route, répondant par leur artillerie à ce feu terrible.

La nuit se fit; alors des teintes rougeâtres s'élevèrent du morne du Cap et colorèrent l'obscurité d'une teinte de sang; les flammes jaillirent de plusieurs côtés : trente incendies partiels éclatèrent à la fois, et, en se développant, n'en formèrent plus qu'un seul.

Ce fut un spectacle bien déchirant pour nos marins et nos soldats, que celui que leur offrait cette grande cité coloniale, devenue en quelques heures une vaste fournaise, avec la pensée cruelle pour le cœur de ces vaillants hommes, que

30

les victimes de cette mesure extrême étaient des compatriotes, auxquels ils ne pouvaient porter aucun secours. Lorsque le jour se fit, l'incendie avait déjà gagné les campagnes; la flotte n'attendait que le lever de la brise pour agir : toutes les mesures avaient été prises. A peine un léger souffle du large se fit-il sentir, que l'amiral prit la tête de la ligne, ordonnant aux vaisseaux de le suivre.

Un instant après, l'*Océan* franchissait les passes, suivi des vaisseaux formant le corps de bataille; intimidé par ses trois formidables batteries, l'ennemi abandonna les forts Saint-Jean et Picolet; les pièces du Bel-Air et du Saint-Michel tirèrent seules sur le colossal vaisseau, qui gagna le mouillage avec son escadre, sans daigner répondre à leur feu par un seul coup de canon. Les vaisseaux avaient manœuvré pour rendre plus facile le débarquement des troupes; les embarcations gagnèrent le rivage, et le général Humbert prit le commandement de ces troupes. Pendant que ce général s'élançait à la poursuite des bataillons ennemis, le lieutenant d'artillerie de Coisy, qu'on avait chargé d'enlever la batterie de Bel-Air, y pénétra la baïonnette en avant, culbuta les artilleurs ennemis et les refoula jusque dans la plaine du Nord, où débouchait le corps du général en chef Leclerc. Cette brillante action fut remarquée par le général de brigade Humbert, et valut au lieutenant d'artillerie le commandement des lignes du Cap; commandement important, que couronnaient de nombreuses pièces de canon.

La soumission de Toussaint-Louverture ayant eu lieu le 1er mai, le lieutenant de Coisy reçut l'ordre, le 3, de s'embarquer à bord du *Jemmapes*, vaisseau désigné pour revenir en France. L'année suivante, l'Angleterre déclara la guerre à la France; elle voyait d'un œil jaloux la prospérité naissante de notre belle patrie. Le 21 avril 1804, M. de Coisy s'embarqua sur l'aviso la *Nancy*; cet embarquement ne fut

que temporaire. L'Empereur réunit l'armée à Boulogne, et le lieutenant d'artillerie passa à bord de la canonnière n° 98; mais on comprit bientôt qu'un officier d'un si grand mérite n'était pas à sa place; le 20 août 1805, il débarqua pour prendre le commandement de l'artillerie de la 3e escadrille de la flottille.

Plus tard, les généraux ayant reconnu le sang-froid et la haute capacité dont était doué M. de Coisy, le nommèrent lieutenant en premier au 1er corps de l'armée de réserve et lui confièrent la défense des batteries du Nord. En 1809, il faisait partie de l'armée de l'Escaut et commanda le fort Frédéric-Henry pendant l'occupation anglaise de l'île de Sud-Béveland; dans ce poste important, que les Anglais attaquèrent en vain, la belle conduite et la bravoure du lieutenant de Coisy fixèrent l'attention du prince de Ponte-Corvo, qui demanda pour cet officier la croix d'honneur, comme une récompense due à son zèle et à ses talents, auxquels on dut la conservation de cette forteresse. M. de Coisy avait ajouté diverses constructions de défense qui dénotaient un officier d'un grand mérite.

Le 7 mai 1810, le préfet maritime du premier arrondissement crut devoir appuyer la demande du prince; il certifia que M. de Coisy avait servi sous ses ordres, tant à Brest qu'à Boulogne, avec la plus grande distinction; que son éducation, sa conduite, son zèle et son dévoûment lui avaient valu constamment l'estime particulière de ses chefs; il était alors chargé du parc d'artillerie de la marine à Calais. La manière remarquable avec laquelle il remplit ses fonctions de chef du parc du premier arrondissement, lui valut l'inspection de la fonderie établie à Saint-Denis, qui ne se donnait qu'à des officiers supérieurs.

La belle conduite que tint M. de Coisy dans ces différents emplois ne pouvait manquer d'obtenir sa récompense; en

effet, le 17 février 1811, il fut promu au grade de capitaine. Il resta au camp de Boulogne jusqu'au 12 mars 1812; à cette époque, il reçut une commission de capitaine-adjoint à l'état-major du 8e corps de la grande armée, commandé par Junot, duc d'Abrantès, que secondait le général Vandamme.

Quoique la demande de la croix de la Légion-d'Honneur, faite par le prince de Ponte-Corvo pour M. de Coisy, eût été chaleureusement appuyée par le général Vandamme, toutefois, cette croix tant méritée ne devait briller sur la poitrine du brave capitaine qu'après la funeste campagne de Moscou. Dès le début de cette célèbre et meurtrière campagne, M. de Coisy s'était trouvé en position de montrer ses brillantes qualités militaires, qui devaient attirer sur lui l'attention des hauts dignitaires de la grande armée, notamment au combat de Valutina-Gora, l'un des plus beaux faits d'armes de notre histoire militaire, où sa vigueur et son entrain lui valurent cinq blessures.

Le 19 août, le duc d'Abrantès avait passé le Borysthène, à deux lieues sur la droite de Smolensk; il pouvait, en marchant avec plus de décision, intercepter la grande route de Moscou et rendre très-difficile la retraite de l'arrière-garde de l'ennemi, qui occupait les hauteurs de Valutina-Gora. Le général Wittgenstein, qui jugeait le danger, avait le plus grand intérêt à conserver cette position; il fit soutenir son arrière-garde par quatre divisions d'infanterie et 6,000 hommes de cavalerie. Les Français n'attachaient pas moins d'importance à lui enlever cette position, afin d'accélérer sa retraite et faire tomber en nos mains les chariots et les bagages dont cette arrière-garde protégeait l'évacuation. Le capitaine d'état-major de Coisy reçut l'ordre du général en chef de charger à la tête des chevau-légers westphaliens cette formidable cavalerie; ce fut dans une charge à fond que le capitaine,

ayant reçu cinq coups de lance, tomba baigné dans son sang; mais en tombant il eut la consolation de voir l'ennemi lâcher pied et battre en retraite sur toute sa ligne. Relevé du champ de bataille et mené à l'ambulance, M. de Coisy fut conduit à l'hôpital de Smolensk.

A peine convalescent, le capitaine d'état-major se hâta de rejoindre son corps, et assista à la grande et célèbre bataille de la Moskowa. Kutusoff s'était enfin arrêté et avait placé son armée en bataille, dans l'intention de nous écraser; Napoléon commandait en personne : la victoire lui resta fidèle. Après cette sanglante bataille, où se distingua M. de Coisy, le 8e corps reçut l'ordre de s'établir à Mojaïsk, afin de protéger les communications avec Moscou; il resta de la sorte à l'état-major de ce corps d'armée, jusqu'au moment de la retraite sur la Pologne, formant l'arrière-garde de la grande armée. Il reçut l'ordre périlleux de rester avec les débris de la cavalerie, qui devaient protéger le passage de la Bérésina; deux ponts avaient été établis sur chevalet dans cette rivière si encaissée. Après le grand désastre de cette horrible lutte contre les éléments, M. le capitaine de Coisy, qui était parvenu à Posen, reçut l'ordre de quitter l'armée et de se rendre en toute hâte à Paris, aux ordres du ministre de la guerre, qui organisait une nouvelle armée.

Dans les premiers mois de 1813, les quatre régiments d'artillerie de marine avaient été débarqués des vaisseaux et mis à la disposition du département de la guerre. M. de Coisy, promu au grade de chef de bataillon, prit le commandement de trois batteries d'artillerie de siége et fut attaché au 1er corps de la grande armée, sous les ordres du général Vandamme. Il assista au siége de Hambourg, et la ville capitula le 30 mai. Enfin, le 15 juin, le commandant de Coisy reçut cette croix tant de fois méritée et tant de fois demandée par les généraux témoins de son brillant courage.

Le général Vandamme lui confia une division d'artillerie à cheval, à la tête de laquelle M. de Coisy assista à l'affaire du 25 août, où les Français battirent les ennemis et s'emparèrent de leur camp de Pirna.

L'Autriche venait de prendre parti pour les coalisés, et nous jeta ses armées sur les bras. Vandamme, l'un des plus hardis lieutenants de l'Empereur, chargé d'anéantir les colonnes autrichiennes et russes qui convergeaient en désordre au fond de la vallée de Tœplitz, victorieux à Pirna, se laissa aller à la funeste idée d'abandonner une admirable position pour courir attaquer l'ennemi. Le 29 donc, quittant Peterwalde, Vandamme se porte sur Kulm, y rencontre et culbute l'ennemi. Là, les 2e, 6e et 14e corps ennemis débordèrent le 1er corps; Vandamme fit bonne contenance et couvrit de morts le champ de bataille : l'on vit avec admiration ce que pouvait un petit nombre de braves contre une multitude démoralisée.

A deux heures, la colonne prussienne du général Kleist, coupée dans sa retraite par le duc de Trévise, déboucha par Peterwalde, que nous n'occupions malheureusement plus, essayant dans sa retraite de pénétrer en Bohême. L'effet de cette colonne sur les derrières de l'armée décida du fâcheux résultat de l'affaire. Vandamme se porta contre cette colonne qu'il repoussa, mais dans ce moment délicat il avait été obligé d'affaiblir sa ligne; dès lors, la chance tourna. Le général français réussit cependant à culbuter cette colonne, et, dans le choc général, Kleist fut tué, mais Vandamme disparut lui-même dans la mêlée.

Quoique l'élite de la garde russe, sous le commandement de Barclay, eût été tué dans cette affaire de Kulm, les généraux français Corbineau, Dumonceau et Philippon se déterminèrent à sacrifier le matériel de toute espèce, mais en sauvant les attelages. Dans cette affreuse position, créée par

le courage irréfléchi du général en chef, ils ne pouvaient prendre un meilleur parti; le chef de bataillon de Coisy, qui s'était couvert de gloire par la belle conduite de sa division d'artillerie, fut contraint d'abandonner ses pièces. Après que le 1er corps eut commencé sa retraite, il put, à peu de distance du champ de bataille, se rallier au 14e corps, sous les ordres du maréchal Gouvion-Saint-Cyr.

Les débris du 1er corps furent passés en revue le 2 septembre par l'Empereur, sous les murs de Dresde; le chef de bataillon de Coisy conserva le commandement de l'artillerie de réserve du 1er corps d'armée, jusqu'à la capitulation de Dresde.

Par suite de cette capitulation, qui eut lieu le 2 décembre 1813, entre le maréchal Gouvion-Saint-Cyr et le général ennemi, M. de Coisy fut envoyé prisonnier en Hongrie, où il resta jusqu'à la cessation des hostilités. La paix ayant été signée, il rentra en France le 6 juin 1814.

Le 1er juillet, Son Excellence le ministre de la marine, désireux de conserver un officier aussi distingué, le comprit parmi les officiers que l'Etat maintenait et le plaça dans son ancien corps d'artillerie de la marine. Ce fut dans cette situation que le trouva l'empereur Napoléon, lors de son retour de l'île d'Elbe, en mars 1815.

Excellent organisateur, le ministre fit demander par le télégraphe M. de Coisy, et le chargea d'organiser le 3e bataillon du 3e régiment d'artillerie de marine, avec des détachements de canonniers qu'on fit venir de tous les ports; et ce bataillon, à peine formé, fut employé à élever des batteries sur la rive gauche de la Seine, pour la défense de Paris, puis on le chargea de les armer.

Les ennemis entrèrent dans Paris, et le 3e bataillon d'artillerie de marine fut contraint d'abandonner les batteries pour se retirer par Vincennes, en se dirigeant sur Bourges;

là, M. de Coisy reçut l'ordre de rejoindre, avec les troupes qu'il commandait, le pays de la Charente. Au moment de son départ, le maréchal Davoust le chargea de prendre sous sa garde, et de conduire à Rochefort, trois cents voitures que l'on voulait, en les plaçant dans un port militaire, soustraire aux armées alliées, dans le cas où elles se décideraient à passer la Loire.

La conduite de cet immense convoi présenta beaucoup de difficultés par le manque d'attelages, qu'on ne pouvait se procurer que par réquisition; le zèle intelligent du chef de bataillon sut pourvoir à tout, et le précieux convoi atteignit sa destination le 8 août 1815.

L'armée de la Loire avait été licenciée, et l'artillerie de marine subit le même sort : le commandant de Coisy fut mis en non-activité. Le 1er avril 1816, il fut appelé au commandement du 8e bataillon de l'arme, dont la formation eut lieu à Brest.

Le 1er décembre 1817, il passa au commandement du 5e bataillon, qui était à Cherbourg, lequel, dans ses mains, devint un corps modèle, dont la belle tenue, l'esprit martial et les brillantes manœuvres excitaient l'admiration de la population de Cherbourg. Déjà M. de Clermont-Tonnerre, ministre de la marine, lors d'un voyage qu'il fit, en juillet 1822, dans ce port, avait été frappé de la parfaite organisation de ce bataillon. Le 13 novembre suivant, M. de Coisy fut nommé lieutenant-colonel.

A partir de cette époque, le génie de M. de Coisy se porta tout entier sur l'organisation et l'instruction des corps d'artilleurs de la marine; plus tard, comme directeur, sa haute intelligence, de plus en plus inspirée par l'amour du pays et de l'arme, dont il sera le chef, s'occupera avec le même zèle du matériel de l'artillerie et saura le porter au degré de perfection qu'il obtint sous sa direction. Car c'est

un des traits saillants de la carrière militaire de M. de Coisy, d'avoir toujours été de son époque et d'avoir su puiser, jour par jour, en lui-même, ses inspirations, au milieu des hommes éminents avec lesquels il se trouvait constamment en rapport en restant leur égal; de la sorte, il s'ouvrit une nouvelle voie.

Mais revenons à 1822, où il venait d'être promu lieutenant-colonel; c'est l'époque de la dissolution des bataillons d'artillerie de marine. Ce brave officier fut envoyé à Toulon et placé dans son grade au régiment de la nouvelle formation. Il s'appliqua de la manière la plus heureuse à l'organisation et à l'instruction de ce corps d'élite, qui résumait en lui seul ces quatre beaux régiments, dont la belle conduite, dans les dernières campagnes de l'Empire, avait porté si haut la réputation de l'artillerie de marine.

Après quatre années de grade, le 4 mars 1827, M. de Coisy passa à celui de colonel; alors il fut appelé au service du matériel de son arme, et il sut prouver, comme directeur d'artillerie à Rochefort et à Brest, qu'à ses qualités militaires, il joignait toutes les connaissances que doit posséder un bon officier supérieur d'artillerie. Là, comme dans toutes les positions qu'il a occupées pendant le cours de sa longue et belle carrière, il donna des preuves multipliées du zèle consciencieux qu'il apportait dans l'accomplissement de ses devoirs.

Le 10 octobre 1839, au bout de douze années de grade de colonel, il fut nommé maréchal-de-camp et inspecteur-général du matériel d'artillerie. A cette époque, le général Paixhans, le premier, proposa de fondre des obusiers de 27 centimètres, et, sur les plans fournis par lui, des pièces de ce calibre énorme furent coulées à Ruelle; mais elles ne supportèrent pas l'épreuve extraordinaire destinée à constater la résistance des bouches à feu en fonte de la marine.

Par suite de l'insuccès de l'audacieuse tentative du général Paixhans, M. de Coisy, inspecteur-général de l'artillerie de la marine, fit établir un nouveau tracé de l'obusier de 27 centimètres, tracé qui diffère totalement de ceux du général Paixhans.

Fondue d'après ces nouvelles études, la pièce du général de Coisy supporta l'épreuve extraordinaire sans éclater, et la flotte fut définitivement dotée de la plus formidable des bouches à feu.

En 1840, encore, M. le général de Coisy fit arrêter un tracé définitif du canon-obusier de 22 centimètres, de 1827, dans lequel il fit substituer les crocs de brague à l'anneau et modifier la masse de mire.

Enfin, en 1851, il fit porter le diamètre de la chambre de 24 à celui de 30 centimètres; ce canon-obusier, ainsi modifié, est actuellement adopté par la marine et par le département de la guerre pour l'armement de nos côtes. Sous un angle de 12°, sa portée est de 2,400 mètres.

En sa qualité d'inspecteur-général de l'artillerie, il fut chargé à diverses reprises d'inspecter les troupes de son arme et les compagnies de gendarmerie maritime, les compagnies d'ouvriers, les cinq directions d'artillerie de marine des ports militaires, dont le personnel et le matériel sont aussi considérables que ceux de tous les arsenaux de la guerre; enfin les trois importantes fonderies de la marine, à Nevers, à Saint-Gervais, près Grenoble, et à Ruelle, près d'Angoulême.

Officier de la Légion-d'Honneur en 1831, il fut nommé commandeur en 1841. Vers cette époque, il partagea, en la présidant, les premiers travaux de la commission mixte d'armement des côtes du 2ᵉ arrondissement maritime. Cette commission était chargée de déterminer les points du littoral de la France qui devaient être défendus par des forts et des batteries. Ce fut à la suite de cette importante mission que

M. l'amiral Duperré, ministre, sollicita du roi, pour M. de Coisy, le grade de lieutenant-général; mais des raisons financières firent ajourner ce projet, quoique l'on comprît qu'au département de la guerre, un service aussi important que celui que remplissait le maréchal-de-camp de Coisy eût été confié à trois lieutenants-généraux.

Le 18 juin 1846, M. de Coisy fut élevé au grade de lieutenant-général et put continuer ses fonctions d'inspecteur-général. Entré au service en 1792, il a appartenu au département de la marine pendant 63 ans sans interruption, en s'élevant par son propre mérite de l'humble position de mousse au grade de général de division. On peut dire de lui qu'il fut réellement le fils de ses œuvres. Peu d'hommes ont mieux servi que lui et avec un zèle et un dévouement plus persévérants. Doué d'un cœur excellent, sous un abord froid, son caractère était tout à la fois conciliant et ferme; il avait un jugement droit et connaissait à fond les hommes et les choses; découvrait-il le mérite chez les autres, il s'empressait de le mettre en lumière, afin d'en tirer parti dans l'intérêt privé de l'individu et dans l'intérêt général du service, qualité rare et bien précieuse dans un chef, qu'il possédait au plus haut degré.

Nous rappellerons encore, comme un fait digne de remarque, le dévoûment sans bornes que cet officier-général portait au corps d'artillerie de marine, où il comptait tant d'amis. Aussi, lorsque la révolution de 1848 surgit, et qu'elle s'empressa, dans ses rêves de réformes intempestives, d'atteindre cette arme d'élite par des mesures de brusque réduction, M. de Coisy, froissé dans ses affections les plus chères, sentit une véritable douleur frapper son cœur; il adressa un mémoire bien remarquable, au chef du pouvoir exécutif, sur ce malheureux projet de réduction. Dans ce mémoire, que nous avons sous les yeux, le général de Coisy,

en militaire consommé, en Français dévoué, fit voir, ou plutôt convainquit le gouvernement d'alors, imbu d'un fatal esprit d'innovation, quel était l'avantage que présentait à la marine et au pays la conservation d'un corps militaire aussi fortement constitué.

Toutefois, cette désastreuse mesure, qui ne pouvait durer, ne fut mise qu'en partie à exécution : aussi, dès que parut le décret impérial, du 5 juin 1855, destiné à rendre à l'artillerie de marine sa splendeur passée, le général de Coisy, s'associant aux espérances de ses anciens frères d'armes, s'empressa d'écrire au ministre pour le remercier avec effusion de cet acte de haute justice, qui signalait d'ailleurs dès le début, et d'une manière si heureuse, l'administration de M. l'amiral Hamelin.

Tous les officiers d'artillerie de marine savent, du reste, combien le général de Coisy était fier d'être à leur tête et avec quelle sollicitude incessante il s'occupait d'un corps dont les intérêts et sa haute réputation méritée l'ont préoccupé jusqu'au dernier moment.

Entouré dans la vie privée, comme dans la vie publique, de respect et de considération, le général de Coisy a courageusement supporté les infirmités de la vieillesse. Il a été nommé grand-officier de la Légion-d'Honneur le 5 octobre 1854; cette récompense vint chercher l'honorable général dans la retraite où il vivait, depuis son admission au cadre de réserve de l'armée navale : ce fut la dernière récompense d'une carrière si parfaitement remplie. Celui qui avait bravé tant de fois la mort à bord de nos vaisseaux et sur les champs de bataille, devait voir approcher sans effroi son dernier moment; en appelant la religion à lui fermer les yeux, M. de Coisy s'est éteint, le 14 novembre 1855, en couronnant dignement une existence toute consacrée à son pays.

Saint-Malo, sa ville natale, fière d'avoir donné le jour au brave et savant général, en conservera un glorieux souvenir, et M. de Coisy viendra prendre sa place, au premier rang, parmi les grands hommes que la cité malouine a fournis à l'histoire.

Les marins dont nous avons écrit les exploits ne sont pas les seuls qui aient illustré leur ville natale; beaucoup d'autres mériteraient de faire partie de ces braves Malouins; une seule chose nous afflige, c'est de ne pouvoir raconter leurs hauts faits. Enfin, si nous ne pouvons les faire figurer sur les plans avancés du tableau, nous les arracherons à l'oubli en publiant leurs noms : nous avons l'espoir qu'un jour quelque écrivain achèvera l'édifice dont nous avons conservé les cintres.

—

Du Haux Desages. — Commandant le *Chauvelin*, soutint un glorieux combat contre trois frégates anglaises et rentra à Flessingue.

Guyomart (Toussaint-Pierre). — Capitaine du *Serviable*, reçut une épée d'honneur à Brest.

Roche (Yves-Marie). — Sauve l'Ile-de-France de la famine en 1760.

Sebire de Beauchène. — Se distingua à bord de la *Belle-Poule* et sur la *Fine*, dans la campagne du Bailli de Suffren.

Beaulieu. — Capitaine de la *Bellone*, très-estimé de Suffren; a rendu de grands services par son intelligente bravoure.

DUCHÊNE-BATTAS. — Capitaine du *Saint-Joseph*, de 36 canons; voyages dans les mers du Sud. Homme d'un grand courage.

NOEL DES ANTONS. — S'immortalisa par son combat à bord de la frégate la *Sérieuse*, contre un vaisseau hollandais; il sauva les trésors du roi d'Espagne qu'il avait à son bord.

JUGAN (Nicolas-Joseph-Pierre). — Capitaine de vaisseau; se distingua au combat de Trafalgar. Il parvint à remorquer à Cadix deux vaisseaux portant les amiraux espagnols.

LENOUVEL (Malo). — Officier sur la corvette la *Flèche*, qui se fit couler; capitaine des corsaires le *Napoléon* et l'*Amélie;* marin d'un grand sang-froid.

GAUTTIER-DUPARC (Brice). — Aspirant, il s'empare d'une péniche anglaise; excellent officier; capitaine du corsaire la *Magicienne*.

LE JOLIFF (Emmanuel). — Officier des plus distingués; il commanda une frégate armée à l'Ile-de-France, par la colonie, sous la République.

GARNIER-DUFOUGERAY (Laurent-François). — Commandant le cutter la *Guêpe*, de 16 canons; se distingua, lors de la visite du commodore Arbuthot dans la baie de Cancale : il sauva son navire.

GAUTIER, sieur de Pignon-Blanc (Pierre). — Capitaine de la *Sainte-Anne;* se distingua dans diverses rencontres; plusieurs actions d'éclat.

BECCARD. — Capitaine du *Jason*, de 50; se distingua dans le fameux combat soutenu contre l'amiral Anson.

DES AAGES (Julien). — Capitaine de la corvette le *Saint-Antoine;* se distingua dans plusieurs combats.

POITEVIN, sieur du Vossel (Jean). — Capitaine du *Henry*, corsaire; illustré dans des croisières par ses nombreux combats.

VIVIEN, sieur de la Villauglamatz (Jean). — Capitaine d'un grand mérite. Le *Pontchartrain*, le *François*, corsaires. Concourt à la prise de Carthagène sous l'amiral de Pointis.

GEORGES (Guillaume), sieur de la Villehuchet. — Capitaine du *Faucon*, combat et se fait abandonner par trois vaisseaux de guerre hollandais.

GARDIN (Josselin), sieur de la Gauleterie. — Capitaine du corsaire la *Ville-de-Saint-Malo;* sur ce corsaire et sur d'autres, obtient une grande réputation par ses brillants combats.

DANYCAN, sieur de la Cité. — Capitaine du *Philippeaux* et de plusieurs autres corsaires; marin d'un grand mérite.

GÉRALDIN (Antoine). — Capitaine de la *Paix* et du *Saint-Louis;* mérita par divers combats d'être connu de la postérité.

DESHAYS, sieur de Grandmaison. — Capitaine des corsaires le *Duc-du-Maine* et le *Loyal-Héros;* marin d'un grand caractère. Dans une action, montant à l'abordage, il disait à ses matelots : « Mes amis, c'est là qu'il faut aller mourir! »

TRÉHOUART, sieur de la Jeannais. — Capitaine des corsaires l'*Amitié* et la *Marguerite;* marin d'un mérite réel et d'une grande bravoure. Capitaine de l'*Espérance*, se signala dans ses rencontres.

DUPUY-FROMY (Jacques). — En 1795, il était capitaine de frégate sur le vaisseau la *Victoire*, dans le combat que soutint l'escadre française, non loin du cap Noli. Offi-

cier d'un grand mérite, d'une bravoure et d'un sang-froid admirables. Capitaine du corsaire la *Jeune-Emilie;* après un brillant engagement, il rentre à Roscoff, où il conduit un navire anglais portant une cargaison estimée un million. Capitaine du *Général-Pérignon*, il rentre à Saint-Malo, en 1807, avec deux prises d'une grande valeur.

FOSSART (François). — Capitaine de la *Trinité;* premières campagnes de Duguay-Troüin. Marin intrépide.

TRUBLET, sieur de la Ville-le-Houx (Jean). — Capitaine du *François-de-la-Paix;* soutint vaillamment la réputation des marins de Saint-Malo. Siècle de Louis XIV.

HERBERT, sieur de la Porte-Barrée. — Capitaine du *Jean-Baptiste;* officier des plus distingués, d'une grande bravoure.

GOUIN DE BEAUCHÈNE (Jacques). — Capitaine entreprenant et d'un grand mérite; il fut le premier Malouin qui ouvrit le commerce avec les colonies espagnoles; il doubla le cap Horn en 1698.

LEFER, sieur de la Bellière. — Capitaine du *Polastron;* officier distingué, dont le nom brille avec éclat dans les annales malouines.

LEFER DE BEAUVAIS. — Capitaine du *Saint-Laurent;* de la même famille que le précédent, et comme lui d'un grand mérite.

JOCET (Toussaint). — Commandant le *Saint-Laurent*, bâtiment armé en guerre et marchandises, forcé par le mauvais temps de relâcher à Cadix; les officiers de la douane espagnole se présentèrent pour le visiter, Jocet protesta et réclama les priviléges de son pavillon. Le gouverneur le fit envelopper par plusieurs navires, afin

de le réduire par la force. Le Malouin ne consulta que l'honneur et le désespoir; il fit mettre le feu à ses poudres, et sauta avec son équipage et ses agresseurs : il périt victime de la gloire nationale, dont nos pères étaient idolâtres.

Jolif, sieur du Colombier. — Capitaine des vaisseaux de la Compagnie des Indes. En 1746, attaqué par deux vaisseaux anglais, il aborde l'un d'eux et rentre au Port-Louis avec sa prise. Cette action lui valut la croix de Saint-Louis.

Landais. — Capitaine du vaisseau le *Patriote*, officier d'un grand caractère. Il navigua pendant la Révolution sur les bâtiments américains; rival de Paul Jones.

Quemper. — Capitaine de la *Jeune-Laure*, marin distingué. République et Empire.

Sauveur (Aimable-Parfait). — Capitaine du *Brestois*, marin et soldat d'une bravoure à toute épreuve. République et Empire.

Colin, sieur de la Briselaine. — Capitaine des vaisseaux de la Compagnie malouine, aborde à Moka en 1711, contribue à augmenter le commerce de l'Arabie-Heureuse avec la France.

Magon, sieur de la Lande. — Capitaine d'un navire qui naviguait de conserve avec celui de Colin.

Le Jolif (Anathase). — Capitaine du *Saint-Antoine*, de 52 canons et 333 hommes d'équipage; grand capitaine qui mériterait une notice à part. Il employa ses dernières années à faire des entreprises maritimes considérables. Siècle de Louis XIV.

Avice, sieur du Vauhairiot, Lebrun de la Franquerie, May, Le Breton, de La Villetreux, Gaillard du

Portail, Chenu, Gillet, Delaunay-Ravilly, Baudouin, Sauvage, Potier, Bernard, Bérubé, Gautier, Mallet, Barbot, Quentin, Daniel sieur Dujardais, Guillemault et autres loyaux capitaines, qui ont mérité, par diverses expéditions difficiles et heureuses, de passer à la postérité. Tous donnèrent plus d'une fois sujet aux ennemis de la France de leur expliquer ce mot de Philippe, roi d'Espagne, en parlant de Turenne : *Voilà un homme qui m'a fait passer de bien mauvaises nuits.*

Ch. CUNAT,

Ancien officier de la marine, chevalier de la Légion-d'Honneur.

LISTE DE MESSIEURS LES SOUSCRIPTEURS.

Ch. Rouxin, maire.
J. Dupuy-Fromy père, directeur de la Caisse d'escompte.
L. Blaise, négociant-armateur.
Hamonnaux, receveur de l'octroi.
Thomas (Philippe).
Durand, propriétaire.
Louis Devillers, avocat.
J. Blaise, négociant.
Cariot, notaire.
Boursin, avocat.
P. Laplace.
V. Bossinot-Ponphily, juge.
De Bachasson, receveur de l'arrondissement.
J. Talevande, marchand de vin en gros.
Sellier, commis de négociant.
Chabodie, capitaine au long-cours.
Mallard, constructeur.
P. Giron, capitaine-marin.
Mel Dujardin, propriétaire.
De Rudder, receveur de la douane.
De Pennelé, juge de paix.
E. Duguen, directeur d'assurances maritimes.
A. Maillard, directeur d'assurances maritimes.
E. Hamel, imprimeur.
Tréhouart, capitaine au long-cours.
Fois Dupuy-Fromy, négociant-armateur.
Caujole, propriétaire.

De Lafoy, professeur d'hydrographie.
Bertrand Robidou, homme de lettres.
Hercouët, capitaine de port.
Rivière aîné.
L. Hovius père, négociant-armateur.
Auguste Hovius, négociant.
M. Beauchef, commis de négociant.
La Bibliothèque de la ville.
A. Houitte de la Chesnais, président du tribunal civil.
Ed. Martel, médecin.
Paul Voisin, capitaine au long-cours.
J. Duhautcilly, négociant-armateur.
Roset.
F. Lenouvel, négociant-armateur.
Palmié, *id.*
Ed. Michel, *id.*
A. Larsonneur, *id.*
Ch. Gauttier-Duparc, adjoint du maire.
Malo de Lastelle, négociant-armateur.
L. Gauttier, *id.*
C. Dolley, propriétaire.
E. Bourdé, à Binic.
Fois Rosse.
Poittevin, commissaire de marine, chef de l'inscript. marit.
Josseaume, juge de paix à Dol.
J. Michel fils, négociant et armateur.
Moulin, propriétaire.
Nolleau, professeur d'hydrographie.
A. Dolley, propriétaire.
L. Horé, huissier.
Lemoine, négociant-armateur.
Crusson, serrurier.
Robberecht, courtier maritime.

E. Gosselin, arquebusier.

Pagelet aîné, courtier maritime.

Robinot, directeur du Cercle Breton, assurances maritimes.

Mesdemoiselles Gardin.

Jules Thomas.

E. Gouazon, maire de Saint-Servan.

De Bon, commissaire de marine de 1re classe, chef du service.

P. Bouvet, contre-amiral.

Charles Porée.

Williamson.

Joly aîné.

Adolphe Porée de La Touche.

Porée, inspecteur des douanes.

Eugène Rouxel.

J.-M. Hamon.

Chamski.

P. Quemper, de S.-Malo, avocat à la Cour impériale de Paris.

TABLE.

TABLE.



Rennes, imp. de F. PÉALAT.

